



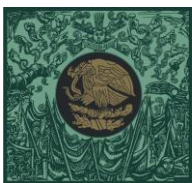
## COMUNICADO DE PRENSA

En contexto

### **El transporte de carga en camiones de doble remolque**

**Necesario, aplicar normatividad para seguridad carretera nacional, en 12 meses 11 mil accidentes provocados por camiones de doble remolque, 87% de casos responsabilidad de conductor**

El Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública presenta: En contexto. *El transporte de carga en camiones de doble remolque*. El estudio analiza la problemática de seguridad carretera en México, sus principales causas y propuestas de solución. En la LXIV Legislatura en la Cámara de Diputados, el representante de Morena, Francisco Javier Borrego Adame, presentó una iniciativa que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte, su finalidad es prohibir la circulación de camiones con doble remolque en carreteras nacionales, debido al número de accidentes provocados por estos vehículos llamados también “fulles”. La propuesta plantea evitar la circulación de camiones doble remolque que afectaría las ganancias de empresarios, pero se ganaría en seguridad carretera. El documento destaca la normatividad vigente en el rubro carretero y da a conocer estadísticas del autotransporte de carga, registro de accidentes y expone diversos argumentos a favor y en contra de prohibir la circulación de los denominados “fulles”.



Palacio Legislativo de San Lázaro, 05 de noviembre de 2019

**Necesario, aplicar normatividad para seguridad carretera nacional, en 12 meses 11 mil accidentes provocados por camiones de doble remolque, 87% de casos responsabilidad de conductor**

**COMUNICADO DE PRENSA**

**El transporte de carga en camiones de doble remolque  
En contexto**

Las estadísticas de la SCT muestran que en 2017 se registraron 11 mil 873 accidentes, en 87 por ciento de los casos, la principal causa fue el conductor; en segundo lugar, el vehículo, con 7% y en tercero, el tipo de camino 2%.

La misma fuente destaca que de acuerdo con el tipo de vehículo, 33 de cada 100 accidentes son ocasionados por camiones sencillos y combinados, furgonetas y pick-up. Asimismo, menciona que durante ese año, fallecieron 2 mil 919 personas en accidentes de tránsito y resultaron heridos 8 mil 905. Las estadísticas publicadas no distinguen el número de muertos, según el vehículo involucrado.

En 2017 el volumen de accidentes disminuyó con relación al año anterior, en 5.4%, respecto a las víctimas también se reportó un descenso de 20.3% y 13.5% de lesionados y fallecidos respectivamente.

Alrededor del 5.2% de las unidades siniestradas fueron vehículos doble articulados, de los cuales 70% de los casos fueron responsables del accidente y en el 30% restante estuvieron involucrados en un choque con otro vehículo. A su vez, el total de víctimas de los percances provocados por estos vehículos (318) representa 2.7% del total de la esfera nacional.



Sobre el tema, la Confederación de Cámaras Industriales (Concamin) considera que la seguridad en carreteras es un asunto multifactorial y señala como principales factores: la aplicación de la norma, el causante humano, vehicular y de infraestructura.

En México es fundamental, explica, que las autoridades apliquen la regulación existente, en tanto la sociedad en general, incluyendo el sector industrial, debe contribuir en el cumplimiento de la ley. Además, considera que debido a su tecnología, los vehículos doblemente articulados son los que tienen el menor número de accidentes.

➤ ***Autotransporte de carga aporta 3.25 % del PIB***

Según estadística de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar), más reciente de 2017, el autotransporte de carga contribuye con el 3.25% del Producto Interno Bruto (PIB). Entre 2010 y 2017, la tasa de crecimiento media anual fue de 5.9%, casi el doble de la registrada por la economía nacional en el mismo periodo que fue de 3.1%.

Del autotransporte de carga dependen directa e indirectamente aproximadamente seis millones de familias. Asimismo, en 2017, 62% del total del valor de las exportaciones (254,719 millones de dólares) de México fueron transportadas por carretera y las importaciones representaron 203, 866 millones de dólares con 48% del total.

El autotransporte de carga llevó a cabo 8 millones 225 mil 913 cruces trasfronterizos en 2017 entre México y Estados Unidos, cuyo parque vehicular está compuesto por 917 mil 381 unidades, de las cuales 453 mil 16 corresponden a vehículos motrices, 453 mil a vehículos de arrastre y 449 son grúas industriales.

➤ ***Autotransporte de carga moviliza 547 millones de toneladas***

Las toneladas transportadas por los diferentes modos de transporte suman 982 millones de toneladas anuales, por lo que el autotransporte participa con 55.7 % del movimiento de carga nacional.

De los 674 millones de toneladas que se transportan por vía terrestre a nivel nacional e internacional, el autotransporte de carga moviliza 547 millones de toneladas, que equivalen a 81.2 por ciento. El segmento del autotransporte de carga atiende más de 71 ramas de la actividad económica.



➤ ***Iniciativa prohíbe circulación de camiones con doble remolque***

El diputado federal del grupo parlamentario de Morena, Francisco Javier Borrego Adame, presentó el 18 de diciembre de 2018, una iniciativa que prohíbe la circulación de camiones con doble remolque en el país. Planteó adicionar el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte, debido al número de accidentes de este tipo de vehículos también llamados “fulles”.

Entre las causas que provocan los percances, la iniciativa resalta que es la falta de regulación, el sobrepeso en vehículos, falta de capacitación de choferes y el exceso de velocidad.

En la fundamentación de la iniciativa se indica que en la mayor parte de Estados Unidos, Canadá y Europa los vehículos doble remolque ya no circulan. Argumenta, el legislador que la prohibición de camiones “fulles”, sin duda afectaría las ganancias de los empresarios que tendrían que hacer mayores gastos en equipo, combustible, consumibles y salarios y el sobre costo se cargaría al cliente final, no obstante, se ganaría en seguridad de las carreteras del país.

➤ ***Otras acciones para seguridad de usuarios de vías***

Por otra parte, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en el artículo 40, establece especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte para garantizar la protección de las vías generales de comunicación y la seguridad de los usuarios.

A su vez, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para determinar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicación y transportes.

También la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal estipula que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, así como con los límites de velocidad en los términos que establecen los reglamentos respectivos.

El martes 26 de diciembre de 2017 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la norma NOM-012-SCT2-2017 que mandata que a partir del segundo semestre de



2018 todos los camiones de carga de doble remolque (fulles) que circulen por las carreteras mexicanas, independientemente de su volumen de carga deberán tener un permiso de la SCT y cumplir con una regulación más estricta.

Dicha norma sustituye a la de 2014, cuya revisión y actualización era cada cinco años, pero se adelantó debido a la presión de grupos de la sociedad civil y por los frecuentes accidentes fatales con los denominados *fulles*.

La citada norma establece medidas adicionales para los tractocamiones doblemente articulados: velocidad máxima de 80km/h o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor; además, circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase, y circular con un mínimo de 100 m de separación respecto a otros vehículos pesados.

Al mismo tiempo que los conductores estén capacitados, con experiencia y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico. El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad a través de la computadora del motor para que se restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr y contar con sistema de ajuste automático.

Se podrá sancionar con la multa correspondiente a transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en circulación con exceso de peso y/o dimensiones en los puntos automatizados de control.

Sobre este tema, el 23 de octubre de 2018, la diputada Juana Carrillo Luna, del grupo parlamentario de Morena presentó un punto de acuerdo para exhortar a la SCT y al comisionado general de la Policía Federal a realizar acciones a fin de dar cumplimiento a la NOM-012-SCT2-2017, en materia de la circulación de autotransporte de doble remolque, el punto de acuerdo no se discutió en el periodo correspondiente y se archivó como asunto concluido.

La necesidad de contar con normas de seguridad de los camiones de doble remolque es de interés constante en el Congreso de la Unión, debido a los frecuentes accidentes que provocan esos vehículos.

Por esa razón, el 6 de febrero de 2019, diputado Samuel Herrera Chávez, del Grupo Parlamentario de Morena, presentó una iniciativa que reforma y adiciona la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con el propósito de regular la circulación de vehículos de transporte de carga en carreteras federales y prohibir la circulación de vehículos que excedan el peso y dimensiones establecidas.



Previamente, el 2 de octubre de 2018, el diputado Arturo Escobar y Vega, del PVEM y la diputada Erika Mariana Rosas Uribe, de Morena, presentaron una iniciativa que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que prohíbe la circulación de autotransporte de carga de doble remolque o que exceda los 25 metros de largo y 45 toneladas de peso total.

Al mismo tiempo, han surgido diversas opiniones respecto a la prohibición o permisibilidad de camiones de doble tracción: Quienes están a favor de la prohibición aseguran que estas unidades provocan altos índices de accidentes debido a que circulan a alta velocidad, propiciando consecuencias mortales. Además, señalan que un vehículo con mayor carga arruina la cinta asfáltica, genera mayores gastos para mantenimiento de la infraestructura carretera y contamina más.

Entre otros de los argumentos es que los referidos vehículos llevan un sobrepeso 50% mayor al que autoriza la Norma Oficial Mexicana y en la Ciudad de México se pone en mayor riesgo a los automovilistas en vías como Eje Central, Circuito Interior o la lateral de Periférico.

En tanto, quienes están en contra de poner en marcha la prohibición afirman que el doble remolque daña menos la infraestructura, porque este transporte está obligado por norma a transitar por autopistas de cuota, lo que reduciría el tráfico. La prohibición impactaría en las ganancias de los empresarios, provocaría desabasto y encarecimiento de los productos.

Las razones a favor y en contra de prohibir los camiones de doble remolque son contradictorios y los estudios sobre accidentes carreteros destacan que los percances disminuyeron, pero no existe la seguridad de que se deba a mejores condiciones de seguridad vial en la red carretera federal, porque los datos de fallecimientos por causas inherentes al tránsito mantienen tasas de crecimiento.

**Documento completo:**

**<http://bit.do/ff67q>**