

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-26-29
----------------------------	---------------------------	--------------------------

Cómo mejorar el transporte: ANTP

Durante el XIV Foro Nacional del Transporte de Mercancías que organizó la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), destacó el tema de la seguridad en las carreteras.



ANTP: seguridad con base en la tecnología

ENRIQUE TORRES

Durante el XIV Foro Nacional del Transporte de Mercancías que organizó la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), destacó el tema de la seguridad en las carreteras.

CANCÚN, Q Roo.- En el país, ocho de cada 100 vehículos tienen un accidente al año, de los cuales los taxis, microbuses y autobuses urbanos son los que reportan el mayor número de percances, con un 25% del total, de acuerdo a datos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).

Para vehículos de carga, considerados camiones de 3.5 toneladas o más, el porcentaje de acci-

dentales es de 11.5%, y en tractocamiones de 28%, lo que significa que casi uno de cada tres tractos tiene un accidente por año.

Durante el XIV Foro Nacional del Transporte de Mercancías, organizado por la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), Alex Theissen, Presidente de la agrupación que representa a empresas como Bimbo, Sabritas y Coca-Cola, entre otras, declaró que parte de esos accidentes ocurren porque no hay suficientes reglas y aplicación de normas en el país.

"No hay autoridades que verifiquen la fabricación de remolques y *dollies*, faltan normas para regular las horas de conducción del operador de camiones y tampoco existe una regla

que regule la fabricación de sistemas de frenado", señaló.

México se sumó a la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, creado por la Organización de las Naciones Unidas, y cuya meta para el 2020 es reducir a la mitad el número de muertes y de discapacitados por accidentes viales en el mundo: "Pero falta aplicación de la ley", argumentó Theissen.

Para Salvador Saavedra, miembro del Comité Automotriz de la Canacintra, la NOM-035 de la SCT regula la fabricación de cajas, pero: "No hay quien verifique los procesos, ni la calidad de los materiales con que se construyen los remolques".

Continúa en siguiente hoja



Página 1 de 6
\$ 310233.00
Tam: 1659 cm2

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-26-29
----------------------------	---------------------------	--------------------------

Expuso que actualmente se encuentra en consulta pública una norma que permitirá regular la producción y calidad de los sistemas de frenos que se utilizan en los remolques, mismos que cuando usan materiales de baja calidad o equipo usado, son causa de accidentes. Se estima que dicha norma podría estar lista en septiembre próximo.

Según datos del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi), se registraron 16,600 muertes por accidentes de tránsito en el país en 2013.

Existe la tecnología

“Los transportistas privados de México mantienen su compromiso de reducir en 50% los accidentes de aquí a 2020, y en este momento existen las condiciones para alcanzar la meta”, afirmó Alex Theissen Long.

El nuevo Presidente de la ANTP agregó: “Se cuenta con la capacidad, el conocimiento y la tecnología para lograr esa meta en el plazo que fijamos”.

Durante el evento, que este año tuvo como lema: “Conectividad Logística, Aliado Estratégico en la Productividad de México”, instó a las organiza-

ciones empresariales a involucrarse en los temas totales del sector. En particular en torno al proyecto de norma 012 que regula el peso y las dimensiones de los camiones que circulan en la red carretera nacional, el cual actualmente se encuentra en consenso en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (Cofemar).

Precisamente uno de los argumentos que se debaten en el proyecto de norma, es la inseguridad vial que pueden provocar los camiones pesados. De ahí que el dirigente hiciera referencia a la inversión y acciones que cada una de las empresas afiliadas al organismo realizó a favor de la incorporación de vehículos como los tractocamiones llamados diferenciados, acondicionados con la mejor tecnología como la suspensión de aire neumática y frenos ABS, entre otros.

Robert Pearson, representante de la Federación Internacional de la Tecnología en el Transporte Carretero –entidad europea–, subrayó la importancia de conformar un marco regulatorio y contar con tecnología de vanguardia, a fin de mejorar la seguridad en el transporte de carga.

Explicó que en Australia, donde radica, circulan vehículos de mayores dimensiones: “Los camiones dobles generan mucho menos accidentes y lesiones que los camiones no articulados. En ese país hay normas claras que definen los pesos y dimensiones de vehículos y remolques”, puntualizó.

En Australia se han desarrollado nuevas configuraciones de remolques, tales como B-triples (35 m de largo), AB-triples (42.5 m de largo) y BAB (51.5 metros de largo). En México existe un debate sobre permitir 31 metros de largo en camiones con doble remolque.

“La tecnología ayuda a reducir el número de accidentes, ya que al incorporar los últimos avances, los vehículos nuevos son más seguros”, señaló Constantino Vázquez, Gerente de Mercadotecnia y Planeación de Ventas de la armadora japonesa Isuzu.

Sin embargo agregó que para reducir el número de accidentes, es necesario mejorar la cultura de manejo a través de la profesionalización del transportista. ■

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-26-29
----------------------------	---------------------------	--------------------------

Tecnología de punta en México

En concordancia con la avanzada tecnología que se tiene en México en camiones, la firma Volvo Trucks presentó en el evento su nuevo modelo FH16, un *cab over* acondicionado con un motor de 750 caballos de fuerza [hp], que cuenta sobre todo con tecnología de punta a favor de la seguridad, como: sistemas antivuelco, anuncio de parada de emergencia, sensores que controlan cualquier movimiento imprevisto o repentino, así como bolsas de aire SRS, según explicó David Godínez, Director de Relaciones Gubernamentales de la empresa.

Edgar Peña, Director de Ventas y Cuentas Corporativas de Daimler Vehículos Comerciales, comentó que Freightliner realiza inversiones promedio de 700 millones de dólares anuales, enfocadas a la investigación y desarrollo, a mantener el compromiso con el medio ambiente y a la oferta de unidades más seguras y rentables.

El directivo resaltó las bondades del modelo Cascadia, en específico de su tren motriz con el lanzamiento del motor Detroit Diesel DD15, el cual reduce 4% el consumo de combustible comparado con la Serie 60, y 7% en relación con otras marcas.

PACCAR enfatizó la importancia de preservar la integridad y comodidad del operador, en la búsqueda de su seguridad al conducir.

A su vez Miguel Oliveros, Director de Desarrollo de Producto de Kenworth Mexicana, manifestó que el diseño de la cabina de sus nuevos modelos de tractocamión T880 y T680, ofrecen una reducción de ruido hasta de 40%, con lo que se beneficia al operador, ya que una cabina silenciosa ayuda al conductor a sentir menos fatiga, y en consecuencia, se logra mayor seguridad.

Por su parte Navistar, en voz de Eugenio Paci, Director de Relaciones Gubernamentales, destacó la importancia de contar con medidas de seguridad, encaminadas a evitar accidentes de tránsito, así como incorporar en los camiones tecnología que facilite un manejo más seguro. Asimismo ponderó las características del modelo ProStar, que gracias al diseño de su cofre y parabrisas, elimina 90% de los puntos ciegos para el conductor, y su suspensión neumática otorga 33% mayor estabilidad en comparación con la mecánica.

Constantino Vázquez, de la firma Isuzu, precisó que el interior de la cabina de los camiones fabricados por la marca, incluye elementos de seguridad como cinturones de tres puntos e insonorización.

Horarios para el autotransportista en el D.F.

Durante el evento, se dio a conocer la firma del convenio entre las cámaras y asociaciones de industriales y transportistas con el gobierno del Distrito Federal, relativo a la circulación de vehículos pesados por la capital del país.

Rufino H. León, ahora titular de la nueva Secretaría de Movilidad del D.F., anunció que los tractocamiones articulados no podrán circular de 7 a 9 de la mañana en vialidades como la calzada Ignacio Zaragoza, Vallejo o Periférico, entre otras.

“Habrá verificación técnica de los vehículos de carga y se implementará un esquema de transporte metropolitano con carriles preferentes. Además, se analizará la regulación de pesos y dimensiones de los vehículos dedicados a esta actividad”, señaló el funcionario.

Agregó que el gobierno capitalino trabaja en el desarrollo de centros logísticos de transferencia de carga, para hacer más eficiente la distribución de mercancías. “La carga en la Ciudad de México tiene un impacto nacional, porque se dispersa a los estados de la República”, manifestó.

El funcionario explicó que será un convenio voluntario, pero se volverá obligatorio y tendrá sanciones una vez que la empresa ingrese al programa.

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-26-29
----------------------------	---------------------------	--------------------------

Habrá base de datos del autotransporte

Para el segundo semestre de 2014 estará listo el nuevo marco normativo para el autotransporte de carga federal, el cual incluye trámites vía internet y base de datos del sector.

En el marco del XIV Foro Nacional del Transporte de Mercancías, el Director General de Autotransporte Federal de la SCT, Federico Domínguez Zuloaga, explicó que el nuevo marco normativo contará con una nueva base de datos de todo el autotransporte federal, así como con los más altos mecanismos de seguridad a fin de evitar la falsificación.

“La idea es agilizar los trámites y hacer la operación transparente”, señaló.

El funcionario destacó la puesta en marcha de un programa piloto destinado a que los camiones nuevos que salgan de la distribuidora, lo hagan con placas del Servicio Público Federal.

Con este programa, el cliente hace la compra y la concesionaria envía la solicitud de emplacamiento a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) vía electrónica. La dependencia, a su vez, realiza el alta y procesa la tarjeta de circulación y la placa, para posteriormente enviar al distribuidor vía Sepomex los documentos, de tal manera que el transportista recibir  su camión con placas y papeles para circular.

Eugenio Paci, Director de Relaciones Gubernamentales de Navistar, anunció que la marca iniciará con dos distribuidoras ubicadas en el Valle de México.

El programa, que estará listo antes de que finalice el año, es parte del Reordenamiento del Parque Vehicular que realizará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). A través del mismo, se pretende elaborar un nuevo padrón del autotransporte federal con placa única y matrícula  nica: “Será como un acta de nacimiento del vehículo, con datos y placa permanente”.



Federico Domínguez Zuloaga, Director General de Autotransporte Federal de la SCT.



Alex Theissen,
Presidente de la ANTP.



Fernando Escamilla, Secretario de Infraestructura y Transporte de Quintana Roo;
Alex Theissen, Presidente de la ANTP y Federico Domínguez Zuloaga,
Director General de Autotransporte Federal de la SCT.

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-26-29
----------------------------	---------------------------	--------------------------



Refugio Muñoz, Edgar Chain, Roberto Díaz, Robert Pearson y Miguel Elizalde.