2025-02-24

Seguridad en el camino requiere mayor uso de tecnología en el autotransporte **OTRAS NOTICIAS**

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

<https://gilygil.com/noticia/seguridad-en-el-camino-requiere-mayor-uso-de-tecnologia-en-el-autotransporte/67bc8fffadeeb>

En México el autotransporte de carga moviliza 81.1% del total de mercancías que se trasladan en el territorio nacional, y si se incorporan los puertos, el autotransporte aporta poco más de 50% del total, de acuerdo con los datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Con base en las estadísticas de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), en diciembre del 2024 la flota motriz estaba compuesta por 723 mil 462 vehículos, de los cuales, 66% eran tractocamiones.

La flota en incremento, de la mano de un mayor consumo y actividades comerciales, han llevado a un mayor tránsito de unidades de transporte en las carreteras y autopistas nacionales, ante lo cual especialistas alertan sobre las necesidades de incrementar la incorporación de tecnologías que puedan reducir el riesgo en los caminos.

Motivado por el hecho acontecido en la autopista México-Puebla que involucró una unidad de transporte con diversos autos particulares, se ha vuelto a poner en la mesa la implementación de diversas regulaciones para las unidades de transporte.

En la perspectiva de José Manuel Álvarez, director general de Cofremex, sería un momento oportuno para que la autoridad revise la incorporación de mayores elementos tecnológicos en los vehículos, tal como sucede en otros países, donde existe una correlación de este tipo de tecnologías para el autotransporte y la reducción de la siniestralidad.

"Pienso firmemente que queda mucho camino por andar en el tema de equipos (frenos) libres de fricción en México en comparación con otros países, sin importar si es un full o sencillo", comentó Álvarez a T21.

En el caso de los frenos libres de fricción, en algunos países de Europa como España, es normativa incorporar frenos libres de fricción, los cuales tienen el objetivo de disminuir el riesgo de accidentes por problemas de frenos (calentamiento), resultado de la eficiencia e independencia de los equipos libres de fricción.

El directivo describió que gracias a que los equipos libres de fricción asumen al menos 70% de la demanda de frenado de los vehículos, "nos permite tener los frenos de servicio (balatas y tambores) en perfecto estado para detener las unidades".

Actualmente en México se tienen equipos libres de fricción para aplicaciones de autotransporte que van de las 3.5 a 75.5 toneladas de peso bruto vehicular (PBV), ya sea a través de los retardadores hidráulicos o electromagnéticos.

"Creo que se han realizado pruebas durante años y existen estudios de la gran efectividad de estos equipos, entiendo que hacer obligatorio el uso de este tipo de tecnología en unidades de gran tonelaje como mercancías especiales (combustibles, materiales peligrosos, etc.). Como ejemplo todos los autobuses en México, sin ser norma lo usan por seguridad", aseguró José Manuel Álvarez.

El directivo enfatizó que además de la seguridad, se tienen otras ventajas como el ahorro generado para los transportistas, que se refleja en un menor uso de las balatas, pero también de la disminución en el desgaste de

llantas y otros componentes.