



CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

10/016/100000 - 13

D.G. 119/2001

Dr. Aarón Dychter Poltolarek
Presidente del Comité Consultivo
Nacional de Normalización de
Transporte Terrestre
Presente

México, D.F. a 30 de mayo del 2001



En alcance a nuestro Oficio No. D.G. 66/2001, de fecha 11 de abril del presente año, en el que nos referimos al PROY-NOM-033-SCT-2-2000, TRANSPORTE TERRESTRE – LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD PARA LOS VEHÍCULOS DE CARGA, PASAJE Y TURISMO QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL, publicado en el D.O.F. el día 16 de febrero del año en curso, presento a usted comentarios a la Manifestación de Impacto Regulatorio relativa al Proyecto de la Norma citada, a fin de que, de no existir inconveniente sean consideradas en la revisión que efectúa el Comité que usted preside.

Consideraciones de carácter legal:

Cabe señalar que desde el punto de vista jurídico, la autorización de los límites máximos de velocidad corresponde al Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales y no como se propone en el contenido de una Norma Oficial Mexicana que tiene carácter de Norma Emergente y cuyo texto es estrictamente técnico sin que le competa regular aspectos que son materia de otros ordenamientos jurídicos.

A mayor abundamiento, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su Artículo 39 indica que los límites de velocidad se establecerán en los reglamentos respectivos por lo que es evidente que la Norma Oficial Mexicana en cuestión se excede en su contenido. Asimismo, la Ley de referencia solo obliga en todo caso a contar con dispositivos de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, pero no así los excesos a que se refiere la Norma en comento.

Finalmente, es necesario observar también la temporalidad en que habrán de hacerse exigibles estos dispositivos, en virtud de que no es posible jurídicamente dar una aplicación retroactiva.



CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

Consideraciones de carácter económico:

A fin de dar claridad a nuestras observaciones a la Manifestación de Impacto Regulatorio relativa al Proyecto de la Norma citada, en el punto de costos y beneficios esperados, presento a usted el resultado de nuestro estudio de impacto económico por su aplicación, en caso de ser aprobada.

Manifestación de Impacto Regulatorio del PROY-NOM-033-SCT-2-2000

6.- Costos y Beneficios Esperados.

- La implementación de la Norma Oficial Mexicana no representa un costo oneroso para los transportistas, ya que no tendrán que sustituir sus unidades, sino en un plazo de seis meses tendrán que incorporar el dispositivo para el registro y control gráfico de velocidad.
- Actualmente se tiene registrado en el Banco de Datos de la Dirección General de Autotransporte Federal, una flota vehicular de 364 756 vehículos de servicio de autotransporte federal, de los cuales 201 587 corresponden a vehículos automotores de carga.
- El gobierno se beneficiará, al contar con una normatividad actualizada que regule los límites máximos de velocidad en carreteras y los dispositivos para su registro y control, así como al disminuir los daños causados al camino, por causa de accidentes generados por exceso de velocidad.
- Se contará con un servicio de autotransporte competitivo, al prestar los servicios en unidades que reúnen mejores condiciones de operación y seguridad.

Observaciones Canacar

Considerando los datos que proporciona la Estadística Básica del Autotransporte Federal 1999, emitida por la Dirección General del Autotransporte Federal de la S.C.T., el número de vehículos automotores de carga en circulación son:

MODELOS	VEHÍCULOS
1993 A 2000	56,725
1982 A 1992	81,295
ANTERIORES	100,214
TOTAL	238,234



CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

El costo promedio del dispositivo fabricado por VDO KINSLE DE MÉXICO, S.A. DE C.V. es de 1,300 dólares con instalación incluida.

El costo global en dólares será:

MODELOS	VEHÍCULOS	COSTO
1982 A 1992	81,295	105,683,500
1993 A 2000	56,725	73,742,500
TOTAL	138,020	179,426,000

Por lo anterior:

- El monto de la inversión de los transportistas de carga sería del orden de los 1,700 millones de pesos.
- Las pérdidas económicas por dejar de circular un día para la instalación del tacografo, considerando 2,500 pesos por vehículo en promedio, serían de 345 millones de pesos.
- Para realizar la instalación de más de 138 mil tacografos en seis meses se requeriría instalar 1,150 por lo menos cada día hábil.
- Se necesitaría contar por lo menos con 383 técnicos especializados, partiendo del supuesto de que cada uno instalaría un tacografo en no más de tres horas.

Cabe recordar, que los vehículos de reciente modelo, muchas de ellos cuentan con sistemas de localización satelital, que permite identificar entre otras cosas, la velocidad de conducción, el número de paradas, el tiempo de conducción, etc.

Además, se considera que esta erogación inmediata de recursos resulta onerosa, sin beneficio tangible en el corto plazo para el transportista, porque si bien es cierto que el costo del tacografo comparado con el costo que implica para el empresario un accidente, no es representativo, pero también es cierto que el tacografo es para medición y registro de velocidad, pero **no la controla**, lo que no garantiza que el conductor respete los límites de velocidad y mucho menos que la siniestralidad disminuya.

Por lo anterior, deducimos que instalar el tacografo en los vehículos de carga implicaría un desembolso considerable en perjuicio de la economía de los transportistas, el cual no se justificaría con un mejor servicio al usuario en términos de eficiencia, seguridad, competitividad y rentabilidad.



CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

Sin embargo, si la autoridad lo que requiere es de un instrumento que lo auxilie en las labores de control de velocidad de los vehículos que circulan en la red federal carretera, para verificar el debido cumplimiento a los límites de velocidad en que deben circular, sería más conveniente y económico que los oficiales de la Policía Federal Preventiva, a cargo de la vigilancia de los caminos, cuenten con una pistola radar de velocidad, que les facilite identificar los vehículos que no respetan los límites autorizados.

Esperando que estos comentarios contribuyan a encontrar métodos más eficientes para controlar la velocidad en las carreteras federales, que propicien una real disminución en la siniestralidad, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente



Miguel Quintanilla Rebollar
Presidente

JRML/GTF

✓ Ccp. Dr. Fernando Salas Vargas, Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria de la Secretaría de Economía.