

## **La regulación del sistema de autotransporte de carga debe ser promotora de la inversión, no inhibidora de la misma: IMCO**

- *La prohibición de los vehículos doblemente articulados tendría un impacto negativo en la seguridad, medio ambiente, infraestructura, inversión y costos de operación.*
- *Prohibir la circulación de los dobles remolques incrementaría 26% el costo de operación vehicular, lo que se vería reflejado en los precios al consumidor.*
- *En México, el 73% de los accidentes se debe a errores humanos, mientras el 16% están relacionados con el nivel de mantenimiento, planeación y construcción de infraestructura carretera.*
- *Solamente el 2% de los accidentes viales involucran transporte pesado.*

**México D.F., a 20 de noviembre de 2013.-** En el marco de la discusión sobre la modificación a la Norma Oficial Mexicana que regula el peso y las dimensiones máximas con las que circulan los vehículos de carga en México (NOM-012-SCT-2-20082), el día de hoy el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) presentó el estudio *“Evaluación de la competitividad regulatoria del sistema de autotransporte de carga y propuestas de política pública”*.

El estudio presenta un análisis sobre la política de autotransporte nacional y propone la implementación de mejores prácticas internacionales para impulsar la competitividad y el crecimiento económico de México, al tiempo que contribuyen a mejorar la seguridad en las carreteras federales.

La posible modificación a la NOM-012-SCT-2-20082, a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), tendrá un impacto directo en la economía de nuestro país, ya que en la medida en que los países y las regiones especializan su actividad económica e interactúan cada vez más la demanda de transporte aumenta. Por ello, de acuerdo con los resultados del citado estudio, México debe estar preparado para hacer frente a las condiciones del mercado global facilitando el proceso de movilización.

Al respecto, Manuel Molano, Director General Adjunto del IMCO, señaló que “los cambios a la NOM-012 deben ser parte de una estrategia integral basada en desempeño. El peso no es causa principal de siniestros carreteros; la prohibición de tracto camiones doblemente articulados tendría un impacto negativo en la seguridad, el medio ambiente, la infraestructura, la inversión y los costos de operación, lo cual se vería reflejado en los bolsillos de los consumidores”.

El hecho de que la red de transportes en México depende en gran medida del autotransporte ya que en nuestro país no contamos con alternativas que cubran la demanda por transporte. De acuerdo con los datos de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y el Foro

Internacional del Transporte (FIT), en México el 77% del transporte terrestre sucedió en carreteras, a diferencia de países como Estados Unidos (34%) y Canadá (24%).

De acuerdo con el estudio del IMCO, en México se debe contar con una legislación que incentive la inversión en tecnología para garantizar la seguridad de los conductores. Los vehículos diferenciados tienen mejoras tecnológicas, restricciones operativas de circulación y velocidad, y por sus dimensiones son conducidos por personas altamente capacitadas. “Un menor número de camiones representa menos viajes y más ejes por camión distribuyen mejor el peso por lo que se dañan menos el pavimento”, señaló Molano.

La competitividad derivada de la posibilidad de transportar más carga por viaje reduce el costo de los bienes y servicios para los consumidores. Además reduce el número de vehículos en circulación, y con ello se disminuye la congestión, el uso de energéticos, el impacto ambiental, y el riesgo asociado a la exposición a otros vehículos.

En relación a los siniestros carreteros, el Director General Adjunto del IMCO señaló que de acuerdo al Instituto Mexicano de Transporte (IMT) los tracto camiones sencillos (un solo remolque) participan en más del doble de accidentes que los doblemente articulados, 7.8% y 3.1% respectivamente.

Por lo anterior, el IMCO hizo un llamado a regular integralmente el sector transporte y no solamente en relación a los pesos y dimensiones. De acuerdo con el organismo, la regulación debe estar basada en el desempeño, y puntualizó hacia qué factores debe estar enfocada la regulación de acuerdo con la tendencia a nivel internacional: 1) incentivar la inversión en tecnología de los vehículos pesados; 2) eficientar la movilización de los bienes y servicios; 3) la autorregulación, y 4) políticas públicas flexibles de auditoría para evaluar el desempeño.

Finalmente, Manuel Molano reiteró la necesidad de incrementar la supervisión y el control del transporte carretero con la finalidad de garantizar el cabal cumplimiento a la normatividad.

## **Para más información consulta**

[www.imco.org.mx](http://www.imco.org.mx)

### **Contacto de prensa**

Priscila García  
Instituto Mexicano para la Competitividad  
5985-1017 ext.140  
04455-3488-1609  
[priscila.garcia@imco.org.mx](mailto:priscila.garcia@imco.org.mx)