

Fecha 10.07.2013	Sección Transporte	Página 1-12-13-14-15
---------------------	-----------------------	-------------------------



# Razones de peso

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes busca llegar a una solución adecuada de pesos y dimensiones que ponga fin a un tema polémico desde hace más de 20 años.



Página 1 de 9  
\$ 419658.00  
Tam: 3041 cm2

Continúa en siguiente hoja

# Competitividad del autotransporte en el umbral

Determinar pesos y dimensiones permisibles y eficientes podría ocasionar que otros costos más importantes, como cuotas carreteras y costo del diésel, resten productividad al sector

**Reyna Isabel Ortega**  
 reyna.ortega@eleconomista.mx

Con la fuerte convicción de que el uso de camiones doblemente articulados, llamados *fulles*, no es un peligro en la carretera y por el contrario, son parte estratégica de la competitividad de las empresas, la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) asegura que en caso de no aceptarse la transportación de 80 toneladas de carga, se manifestarán en contra.

Durante el pasado XIII Foro Nacional de Transporte de Mercancías organizado por la ANTP, Francisco Javier Altamirano aseguró que una sola medida en contra de una sola combinación vehicular (los *fulles*) no resolverá el problema de la inseguridad y accidentes carreteros que son cada vez más frecuentes en las carreteras.

Recordemos que la NOM-012-SCT-2-2008, que permite la circulación en carreteras del país con exceso de carga y dimensiones, entró nuevamente en vigor el 31 de mayo y permite la transportación de hasta 80 toneladas.

Sin embargo, diversos organismos que tienen que ver con el sector, como desde hace más de 20 años, siguen cuestionando el uso

de los dobles remolques al calificarlos de inseguros y causantes de muertes, además de dañinos para la infraestructura carretera, además de generar competencia desleal.

Para encontrar una solución y determinar una NOM de pesos y dimensiones conveniente para la competitividad y la realidad nacional, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) creó un Comité de Normatividad, que será el encargado de analizar el uso de los *fulles* y su exceso de peso.

“Creemos que el Comité integrado deberá llevar un proceso de parcialidad y dentro de la legalidad, respetaremos su resolución, pero si encontramos decisiones incorrectas lo manifestaremos en su momento”, aseguró Francisco Javier Altamirano, presidente de la ANTP.

En el mismo tenor, Carlos Almada López, subsecretario de Transporte de la SCT, recordó que a finales de mayo, los organismos del autotransporte y otras instituciones firmaron de conformidad respetar la decisión del Comité.

Además de que también emitieron su opinión sobre las 4.5 toneladas más, y la mayoría no estuvo de acuerdo. En lo que sí estuvieron

de acuerdo es que la NOM se determinara en función de los cuatro pilares para fortalecer a un sector que seguirá siendo columna vertebral del transporte de mercancías y pasajeros: la seguridad, protección al ambiente, infraestructura y competitividad.

Reconoció que hay un conjunto de problemas dentro de este sector que hay que resolver, por lo que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 busca solucionar tales inconformidades.

Asimismo, el subsecretario manifestó que como parte de ello y para la emisión actualizada de la Norma NOM 012 de pesos y dimensiones, se integró el panel por nueve especialistas reconocidos y un asesor técnico.

## EL COSTO DE LA REDUCCIÓN

Tras los paneles de discusión organizados en su Foro, la ANTP dejó claro que el exceso de peso, o mejor dicho, la transportación de 80 toneladas en los *fulles*, no es un factor de los índices de accidentes que se han registrado últimamente en el país.

Más bien son las configuraciones hechas, los excesos de velocidad y la falta de capacitación

Continúa en siguiente hoja

de los operadores que generan los accidentes. “Está demostrado que 93% de los accidentes es provocado por las acciones de los conductores, y un 3.92% por condiciones o causas de los vehículos”, indicó Altamirano.

Manifestó que hace más de un año, cuando se redujeron las 4.5 toneladas de las 80 permitidas, ocasionó que muchas empresas se ampararan y cubrieran el impacto, resultando recortes a gastos operativos y administrativos;

otros trasladaron el costo al consumidor final y una gran parte, que aseguró no se puede medir, se fue a la corrupción, ya que siguieron cargando y tuvieron que dar mordidas en las carreteras.

“El gasto para el país ascendió a alrededor de 28,000 millones de pesos que se fueron a la basura. Y no es algo que se haya superado, el gasto sigue incurriendo, es una realidad. Aunado a otros costos que se suman, como el costo de combustible, que sube mes con mes, y las cuotas carreteras, que al menos una vez al año nos incrementan. Este año se tiene la posibilidad de crear una nueva norma, de acuerdo con las necesidades reales y pensamos estar activos”.

Con respecto a la situación, los representantes de las armadoras de camiones, así como la asociación que los representa, se han mantenido al margen, argumentando que ellos fabrican los vehículos de acuerdo con las necesidades de los clientes, pero en cumplimiento a los estándares y normas internacionales vigentes.

Miguel Elizalde, presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses Camiones y Tractocamiones, aseguró que las unidades que se fabrican en México están hechas bajo los estándares internacionales.

### **COSTOS VS COMPETITIVIDAD**

En opinión de Alex Theissen Long, vicepresidente de ANTP y director de Asistencia Técnica y Abastecimiento de FEMSA Lo-

gística, es necesario generar una nueva norma, ya que desde 1980 al 2008 no ha cambiado. Destacó que cada día hay más *fulles* en el mundo, pero circulan en carreteras adecuadas, la carga útil de los vehículos mexicanos en carreteras es similar a las de Estados Unidos.

“El 80% de nuestros vehículos circulan en autopistas con *fulles* y aunque cada día pagamos más millones de pesos en cuotas, nos ha permitido ser eficientes, además de que otros gastos se nos han reducido. Así que si se eliminarán las 4.5 toneladas más que están permitidas actualmente, no podríamos pagar los costos de las cuotas autopistas”.

Otros aspectos son también factores que se suman a la competitividad o a la disminución de ella, ya que los costos se van encareciendo a este sector, que muchas veces tiene que trasladar los costos a sus tarifas, impactando en el consumidor final.

Por ejemplo, el diésel es el principal insumo del autotransporte de carga y representa 50% del costo del viaje, por lo que de acuerdo con la ANTP y otros organismos, hace falta frenar el alza de combustible, para darle un respiro a este sector.

Cabe destacar que durante la última administración federal, el costo del diésel presentó un crecimiento de 87.5%, que hace un vehículo de autotransporte. Y al mes de mayo de este año, se vendía a 11.72 pesos el litro.

El segundo gasto del autotransporte es el salario de los operadores, que de acuerdo con la Secretaría del Trabajo, este año se fijó en 92.95 pesos diarios (para la zona A) el salario mínimo.

De acuerdo con la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga un operador gana más de 20,000 pesos mensuales.

“Sin embargo, se sacrifica a este elemento importante de las empresas; muchas veces, las empresas que se dicen socialmente responsables son causantes de las ineficiencias y costos, ya que presionan a los transportistas para

que los operadores cumplan con los tiempos que ellas requieren y si no, los sancionan”.

### **EL TERCER GASTO**

De acuerdo con Francisco Javier Altamirano, el tránsito de *fulles* está confinado a carreteras de alta especificación, siendo éstas de cuota, para transitar con estos vehículos las cuotas carreteras son ya el tercer gasto de las empresas de autotransporte, mismas que se incrementan 4%, en promedio, al año.

De conformidad con la política tarifaria aprobada para los caminos y puentes de cuota operados por Caminos y Puentes Federales (Capufe), se autorizó realizar un ajuste a las tarifas de peaje, equivalente a 4.4% como promedio ponderado. Dicho ajuste tarifario se aplicó a partir del 29 de agosto del 2012, en los tres caminos y 30 puentes de cuota que conforman la Red Propia y a los 36 caminos y tres puentes correspondientes a la red Fondo Nacional de Infraestructura (FNI).

De acuerdo con Capufe, algunas carreteras como México-La Marquesa tienen un costo de hasta 35.75 pesos por kilómetro (para camiones de nueve ejes).

Durante el ejercicio 2011, se registró el cruce de 439.8 millones de vehículos en la infraestructura operada por Capufe, cifra que representó un incremento de 1% con relación al 2010 y una variación de -1.7% con respecto a lo programado; los tramos que conforman las redes Propia y Contratada registraron decrementos de 2.4 y 3.9%, respectivamente, en tanto que la red FNI registró un incremento de 2.4 por ciento.

Además, en el mismo periodo, con base en cifras homologadas y a nivel devengado, se registraron ingresos por 23,821.9 millones de pesos sin incluir IVA; de ellos, 1,383.5 millones de pesos corresponden a la Red Propia, 2,006.4 millones de pesos a la Red Contratada y 20,432 millones de pesos a la red FNI. Lo anterior representó un incremento de 2.9% con respecto al 2010 y

Continúa en siguiente hoja

una disminución de 4.5% con relación a lo programado. La ANTP trabaja para que sus asociados, que concentran al 20% de la flota nacional de vehículos de carga y que cuentan con una edad promedio de uno a cinco años de antigüedad, logren gozar de un autotransporte bajo cuatro pilares: seguridad vial, cuidado de la infraestructura, competitividad y medio ambiente.

### ANTP propone

- Mantener peso actual.
- Crear un programa de vehículos diferenciados.
- Adicionar requisitos de seguridad.
- Conductores seguros, capacitados, certificados.
- Uso obligatorio de bitácoras de trabajo.
- Examen riguroso para la expedición de licencias.
- Determinar velocidad máxima de 80 km/h.
- El uso de carril confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.
- Luces prendidas permanentemente.
- Contar con un sistema satelital para regular velocidades máximas, frenado, registro de comportamiento de la unidad y control de *dollys*.

### ➤ Es bueno saber...

#### La NOM-012

- **En el 2008**, las configuraciones vehiculares T3-S2-R4 y T3-S2-R3 circulen exclusivamente en caminos tipo ET y A, con un peso adicional de 4.5 toneladas al peso bruto vehicular máximo, por un periodo de cinco años.
- **Mayo del 2012**, esta permisión se suspende durante los siguientes seis meses. Es decir, dejando sin permiso a circular por los caminos ET y A a los vehículos tipo T3-S2-R4 y T3-S2-R3, que tengan un peso adicional de 4.5 toneladas.
- **Marzo 2013**, se prorrogará por seis meses adicionales la suspensión de los efectos jurídicos de la norma, que permite a los vehículos de carga doblemente articulados a circular en carreteras federales con un peso adicional de 4.5 toneladas al peso máximo bruto vehicular autorizado.

### ➤ Es bueno saber...

#### Autotransporte basado en cuatro pilares:

- Seguridad carretera por su impacto en el PIB
- Reducción de emisiones de 3.5 a 1.7%
- Cuidado de infraestructura
- Competitividad

### ➤ Carreteras ET y A, pesos permitidos

TIPO DE EJES	1980	2008
SENCILLO	5.5 TONELADAS	6.5 TONELADAS
EJE TANDEM	22.5	23.5 TONELADAS

“El 93% de los accidentes carreteros son provocados por las malas acciones de los operadores”:  
ANTP



En cifras  
**50%**

representa el gasto de diésel en el costo de un solo flete

**4%**

incrementan al año las cuotas carreteras en México

**FULLES** son un elemento de competitividad: asegura sector privado.

FOTOS: ARCHIVO



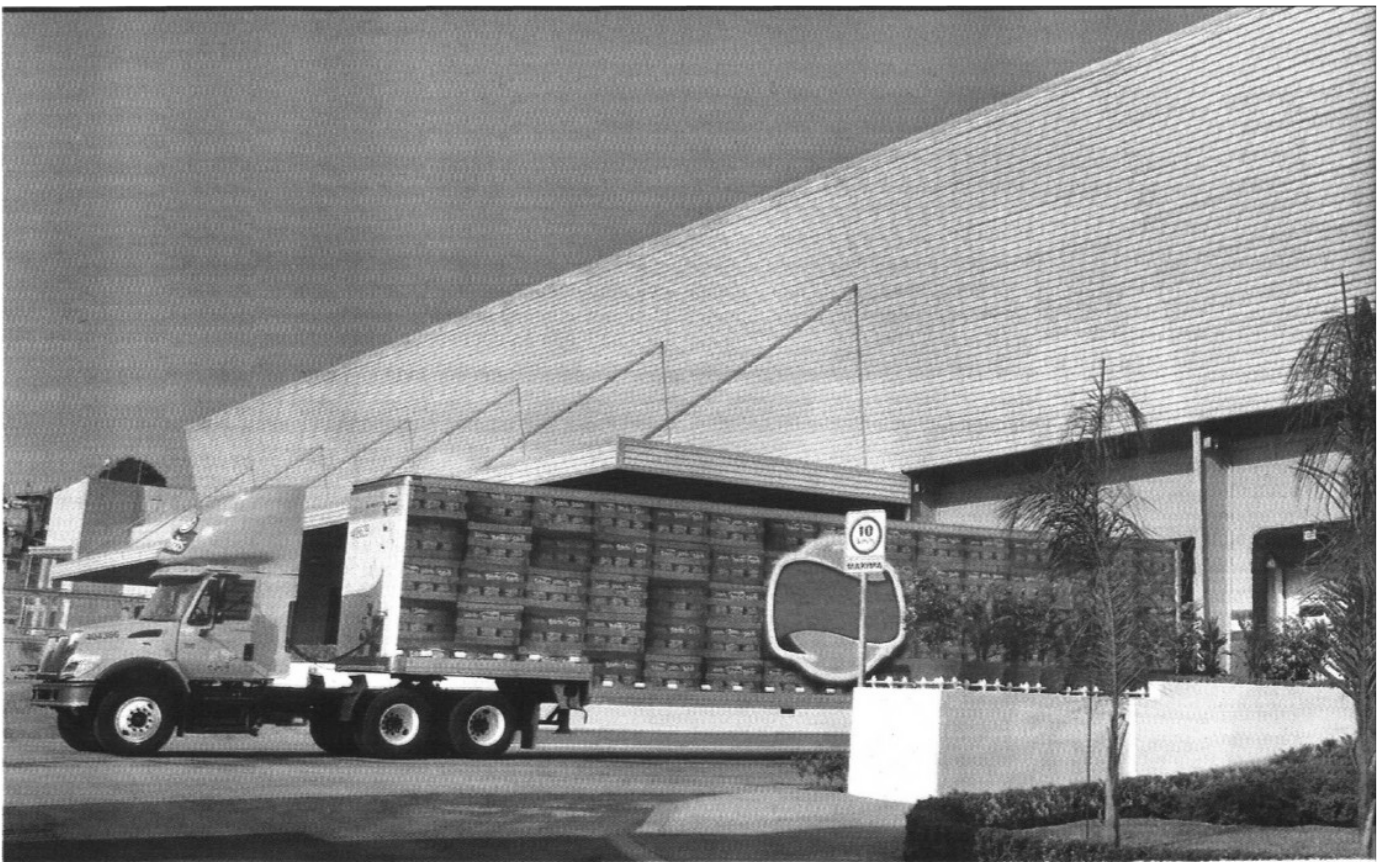
Continúa en siguiente hoja



**EL 20% DE LA FLOTA** de autotransporte son utilizadas por la industria privada.



**POCO RENTABLE** no autorizar las 4.5 toneladas más.



RESTAR PESO a los doblemente articulados, sería comparable a restar 1% al Producto Interno Bruto del país.

## Dolly: por uso responsable

Carlos Medina, presidente de la Asociación de Ejecutivos en Distribución y Tráfico (Aseldyt) enfatiza que la respuesta que emita el Comité creado por la SCT debe ser tomada en cuenta para que por fin se llegue a solucionar un tema, el de pesos y dimensiones, que lleva más de 20 años en polémica.

Sin embargo, en el ámbito logístico, el experto añadió que el uso de dollys, equipo que se utiliza para unir dos semirremolques que forman la polémica articulación llamada "full", para Carlos Medina, éstos son vehículos logísticos porque permiten ahorrar.

"Con un manejo adecuado, se puede obtener una reducción de entre 40% y 60% costos y tiempos en la cadena de suministro, además son vehículos que pueden generar mejores condiciones tanto para la economía del país como de las mismas empresas. Pero no debemos descuidar las condiciones de la infraestructura".

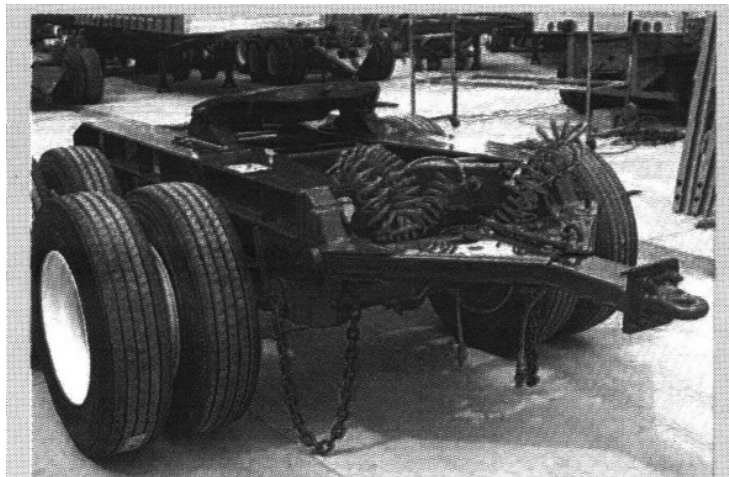
Para Jaime Araus López, gerente nacional de Transporte de Praxair de México, y actual ganador del Premio Nacional de Logística Galardón Tameme, el uso de fulles es una ventaja competitiva para la eficiencia del autotransporte. "Si se usan con responsabilidad con las verificaciones pertinentes, llevar 80 toneladas no debería ser un problema. Si los dejamos de utilizar representaría un costo muy alto, que representaría el 1% del PIB del país, hay que valorar el costo-beneficio de la norma NOM-012-SCT-2-2008".

**¿Qué es un Dolly?**

- El dolly es el equipo que permite unir a dos semirremolques para ser jalados por un mismo tracto-camión, logrando desplazar mayor volumen de carga, reduciendo considerablemente costos, ya que sólo se emplea un tractor en vez de dos, obteniendo mayor eficiencia en tiempos en la industria del transporte.
- Existen varios tipos de configuración de dollys:
- Dolly tipo "A": Se compone de 2 ejes no motorizados, cuenta con una lanza de tracción y solamente un ojillo de enganche.
- Dolly tipo "H": Se compone de 2 ejes no motorizados cuenta con dos ojillos de enganche y no cuenta con lanza de tracción.
- Dolly tipo "C": Se forma de 1 eje no motorizado, cuenta con dos ojillos de enganche



Fecha 10.07.2013	Sección Transporte	Página 1-12-13-14-15
---------------------	-----------------------	-------------------------



**LOS DOLLYS PARA SEMIRREMOLQUES** son muy importantes para formar la articulación llamada *full*, la cual se compone de un tractocamión y dos semirremolques, beneficiando los grandes traslados de mercancías. FOTO: ARCHIVO