

COMUNICADO

REGIÓN NOROESTE: “LOS ESTADOS DEBEN EVITAR LA SOBRRERREGULACIÓN CONTRA EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA”

- *En el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad y en el proceso de armonización de la Ley General se debe garantizar el derecho constitucional a la movilidad libre y segura de personas y mercancías.*

José Refugio Muñoz López, vicepresidente ejecutivo de CANACAR, consideró 3 elementos básicos para que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cumpla su objetivo: fortalecer infraestructura, el medio de transporte -considerado como el vehículo-, y el conductor.

Se trata de que, mediante estos foros, todos aportemos en el diseño de las políticas públicas de avanzada en la materia, pero que sean factibles, asentó el directivo.

En el primer Foro Región Noroeste “El Autotransporte de Carga en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial”, el presidente nacional de CANACAR, Ramón Medrano, explicó que las condiciones operativas del sector son diferentes en cada región, no obstante, las propuestas se enmarcan claramente en evitar la sobrerregulación contra el autotransporte de carga, y que los factores que intervienen en la movilidad estén en condiciones para tales efectos.

La Ley General fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el pasado 17 de mayo de 2022, Con ello, se fijó un plazo de 180 días para crear el Sistema Nacional de Movilidad. Asimismo, los estados municipios deben armonizar sus reglamentos conforme a la nueva disposición general.

Al participar como panelista, la Diputada Daylin García Ruvalcaba, del Congreso de Baja California, reveló que se celebrará un ejercicio de Parlamento Abierto para armonizar la Ley General de Movilidad en la entidad. “Nos enfocaremos en garantizar que la distribución de competencias entre las autoridades sea la adecuada. Invitaremos a todos los organismos públicos y privados a participar”.

Para Erika Ruíz Sotelo, coordinadora de Enlace Gubernamental de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), evitar la sobrerregulación es esencial en la Nueva Ley en torno a las disposiciones

y verificaciones a vehículos nuevos. “Las regulaciones ya existen, los estados solamente deberían reconocerlas. Nuestra petición puntual es que se añada un párrafo en la Ley que aclare este tema”.

Juvenal Lobato Díaz, representante de la Asociación Mexicana de Mensajería y Paquetería (AMMPAC), solicitó expresamente que las autoridades de los estados y municipios eviten caer en el error de solicitar y cobrar por permisos de circulación, carga y descarga. “Nuestro servicio es auxiliar y está regulado por el orden federal”, dijo.

En tanto, Lic. Patricia Vizcaya, directora Jurídica y Normatividad de la Asociación Nacional del Autotransporte de Carga (ANTP), alertó que al menos 19 estados y 310 municipios del país actualmente imponen permisos o cobros a los permisionarios del autotransporte federal. “No queremos barreras para el tránsito y distribución de mercancías. La ley fue creada para ordenar jurisdicciones”, sostuvo.

Al plantear la Renovación Vehicular como la base de la Ley, Ing. Miguel Elizalde Lizárraga, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), sostuvo que para lograr un esquema de movilidad seguro y eficiente, es fundamental contar con vehículos modernos y eficientes. “En la ley está muy clara la obligatoriedad de contar con un programa de renovación vehicular. Habla de instrumentos financieros, que pueden ser federal y estatales”, dijo. El directivo abundó en que resulta fundamental crear el sistema estadístico de vehículos pesados que permita la construcción de mejores políticas públicas.

En el foro participó además Olimpia Hernández, directora Jurídica y de Gestión Institucional de CANACAR, quien afirmó que para el sector es de gran interés el que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial sea la detonante para que estados, municipios y demarcaciones territoriales de la CDMX, desarrollen una infraestructura para que la movilidad y seguridad vial interestatal, municipal, territorial y federal sea homogénea,

Puntualmente planteó lo siguiente:

1. Para efectos del autotransporte de carga, se deben considerar 3 momentos llamados primera milla, largo recorrido y última milla. Para una sana convivencia entre los centros de producción, de consumo y de manufactura, se considera conveniente el establecimiento de los llamados Centros Logísticos.
2. La infraestructura vial, urbana y carretera, deberá garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, considerando las especificaciones geométricas para permitir el tránsito de los

- diferentes vehículos de carga, tanto los utilizados para el transporte de mercancías desde el Centro de Producción, como hasta el Centro Logístico.
3. Carriles dedicados al autotransporte de carga.
 4. Iluminación adecuada para el tránsito nocturno, tanto para el autotransporte como para los peatones.
 5. Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado, la señalización horizontal y vertical, para una correcta orientación a los conductores.
 6. Deberá planearse una infraestructura desde los tres órdenes de gobierno que, contemple “Paradores Seguros” en carreteras federales, estatales y municipales, con dormitorios, sanitarios, servicios médicos, vulcanizadoras, iluminación, video vigilancia, presencia de la guardia nacional.
 7. Para el concepto de la última milla, se deberá contar con una Red Vial que conecte al centro Logístico con los puntos de distribución y de entrega final, esta Red debe ser la necesaria para minimizar los siniestros viales, entre otros.

En su turno, Irla Espinosa López, directora de Desarrollo del Autotransporte, planteó la transversalidad de la renovación vehicular en el marco de la Ley. “Del total de los 191,550 permisionarios registrados en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el 97.3% está compuesto por este tipo de empresas y participan con el 53.4% del total del parque vehicular” dijo.

En lo relativo a la antigüedad de la flota, de cada 100 vehículos que transportan productos y mercancías, 73 superan los 10 años de edad. Y de las 606,090 unidades motrices tanto camiones como tractocamiones cuentan en promedio con una antigüedad de 21.1 años.

“Resulta imperativo renovar y modernizar el parque vehicular que actualmente se utiliza en el autotransporte de carga. Como se señala en el artículo 47 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, esto a efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, donde las autoridades podrán promover mecanismos y programas, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación real”, asestó.

Finalmente, Óscar Sánchez Onofre, titular de la Unidad de Profesionalización, planteó la importancia de considerar al factor humano como el elemento para garantizar un sistema seguro de movilidad. “Fortalecer el esquema de formación de conductores no solo permitirá evitar siniestros de tránsito, sino ser más competitivos y eficientes”, dijo.

Como parte de las propuestas, Sánchez planteó lo siguiente:

- Que se incluya a la Secretaría de Educación Pública como integrante del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
- Crear un programa nacional de capacitación para todas y todos los conductores, enfocado en atender las causas de accidentabilidad que ya se tienen detectas, conducción, inteligencia emocional y social, prevención de accidentes, manejo a la defensiva, cultura de ética y valores, señalización, salud emocional, entre otros. Dicha capacitación tendrá que ser obligatoria en los tres órdenes de gobierno.
- Que los gobiernos de los tres órdenes dejen de ver el tema de la expedición de licencias de conductor como un tema recaudatorio, ya que ponen en riesgo la vida y privan el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- Emprender una campaña nacional, para capacitar tanto a usuarios del transporte motorizado y no motorizado sobre seguridad vial y prevención de accidentes.

En el foro también participó el Vicepresidente Regional y Delegados de CANACAR en la zona, así como representantes de la sociedad civil y medios de comunicación.

--- 000 ---