



El doble remolque y la regulación legislativa

Vidal Uerenas



Columna invitada

Vidal Uerenas
Twitter: @vidalluerenas

El doble remolque y la regulación legislativa

Hace rato que el tema de la prohibición del transporte de carga conocido como doble remolque forma parte de la discusión legislativa. Es un asunto que siempre aparece. En contra del mismo están quienes tienen legítimas preocupaciones por el tema de los accidentes en las carreteras, pero también transportistas de otras modalidades, interesados en tomar parte del negocio. En este, como en otros temas de política pública, lo razonable es establecer un programa para lograr los objetivos deseados, en el que la legislación sea parte del mismo. No al revés.

La principal consecuencia de una prohibición de esa naturaleza es económica (la cifra podría superar los 20 mmdp), pero también en los precios, ya que la logística representa alrededor del 8% de los costos de un producto. El Centro de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados estima que el costo de la medida tan solo para la conservación y mantenimiento de las carreteras supera los 500 mdp. En un país con un intenso comercio exterior los efectos pueden ser muy serios en términos de competitividad. Los costos son también ambientales, más vehículos consumirán más diésel, ahora subsidiado. Se generarían problemas en el abasto de combustibles, Pemex cuenta con 671 autotancques de doble remolque con capacidad para mover 144,000 barriles diarios.

En realidad si prohíben lo que se tendrán en las carreteras son un mayor nu-

mero de vehículos de carga, muchos de ellos no en las mejores condiciones mecánicas, por lo que los riesgos de accidentes más bien crecerían. En realidad el doble remolque, fundamental para la carga de sectores enteros de la economía, solo es responsable del 5% de los accidentes carreteros (que evidentemente son aparatosos), porque son menos vehículos y en general su administración es más profesional.

Para reducir los accidentes carreteros se requieren varias acciones, como mejorar las condiciones de los caminos, carreteras y autopistas, pero lo fundamental es trabajar con el factor humano. Lo que es indispensable es contar con conductores y conductoras capacitadas, por medio del uso de tecnología como simuladores, que manejen solamente las horas recomendadas, y que cuenten con espacios de descanso y medios de comunicación y apoyo adecuados a lo largo de los trayectos. Tenemos que desarrollar mejor capital humano en logística, una área fundamental para una economía tan abierta e industrial como la mexicana, lo que puede ser una fuente importante de empleos de buena calidad. Se requiere también de inversiones para renovar el parque vehicular, con mejores dispositivos de seguridad y de reducción de contaminantes. La SCT tendría que fortalecer la regulación, la verificación de la normativa, especialmente en aspectos como el de las dimensiones, así como establecer con las empresas acuerdos verificables para mejorar las condiciones de transporte.