

# **PRESENTACIÓN DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE TIENDAS DE AUTOSERVICIO Y DEPARTAMENTALES (ANTAD), EN EL FORO DEL SENADO DE LA REPÚBLICA SOBRE LOS PESOS Y DIMENSIONES DE LAS CONFIGURACIONES VEHICULARES QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS FEDERALES DE COMUNICACIÓN**

Miércoles 26 de octubre de 2016

Distinguidos señores Senadores:

A nombre del Consejo Directivo de la ANTAD y de todos sus Asociados, expreso nuestro agradecimiento al Senado de la República por su invitación para presentar en esta sesión las consideraciones de nuestro sector respecto al uso, pesos y dimensiones de los vehículos de carga doblemente articulados.

En las tiendas de los Asociados de la ANTAD, localizadas en las poblaciones urbanas del país, sobre todo en aquéllas con una población superior a 5 mil habitantes, en más de 50 mil tiendas se atienden diariamente a cerca de 25 millones de clientes.

Los volúmenes de mercancías manejados por un sistema comercial de tal tamaño, exigen el tránsito y uso diario de miles de unidades de transporte, desde los centros de fabricación hacia los centros de distribución y las tiendas.

La ANTAD se considera a sí misma como una agencia de compra de los consumidores. Sus Asociados por ello se consagran a cumplir con su tarea fundamental: ofrecer productos y servicios a las familias mexicanas con los mayores estándares de calidad, precio y seguridad.

La postura de nuestros Asociados en materia de seguridad es irreductible y cubre el manejo de las mercancías a lo largo de la cadena de suministro: Los anaqueles de las tiendas deben ofrecer productos que –al cumplir con las normas sanitarias, de medio ambiente y de seguridad–, le representan al consumidor adquisiciones sin riesgos, que contribuyan a su bienestar y a la satisfacción de sus múltiples necesidades..

Honorables Senadores:

En las últimas semanas, en materia de transporte, legisladores de varios partidos – PRI, PAN, PRD, PVEM – han presentado iniciativas que tienen que ver directamente con la seguridad carretera y cuya

eventual aprobación significaría limitar, e inclusive prohibir, el uso de camiones doblemente articulados.

Por ello, el sector detallista piensa que una pregunta que debe responderse es: ¿Cuáles son los costos y beneficios –sociales y privados– de limitar la circulación de vehículos doblemente articulados y, en el caso extremo, de prohibir su circulación en nuestro país?

En tal sentido, la hipótesis por evaluar - la más inmediata y elemental - sería la siguiente: si, en efecto, al impedirse legalmente el transporte por medio de vehículos doblemente articulados, **ipso facto** se reduciría en el transporte de carga la ocurrencia de accidentes y la mortalidad.

Lamentablemente, tal escenario no ocurriría. Así lo indican las estadísticas disponibles. Al contrario, lo único que se generaría sería un resultado sumamente perverso. Sin transportes doblemente articulados se obligaría al uso de transportes alternativos, en los que se registra una mayor tasa de accidentes.

Importa mucho reiterar el alcance del razonamiento previo: lo que nos dice es que con la buena intención de disminuir accidentes, las iniciativas de ley planteadas en esta materia conducirían a su incremento, y al consecuente aumento del número de víctimas, del costo social de atenciones hospitalarias, de la reparación de daños a propiedades e infraestructura y, en última instancia, a pérdidas de productividad.

Vale hacer referencia a dos datos:

**Primero.** 35 por ciento de la carga total –alrededor de 182 millones de toneladas-, se mueven en vehículos de doble articulación.

**Segundo.** Según el Instituto Mexicano del Transporte, de los más de 28 mil vehículos accidentados en el 2014, el doble articulado tuvo el 2.7 por ciento de los siniestros, versus 6.6 por ciento de los sencillos.

Nuestro país tiene una amplia gama de estadísticas sobre el autotransporte. Muchas serán mencionadas en las presentaciones del día de hoy. Tal información apunta a otros temas sensibles: la limitación al uso de camiones doblemente articulados elevaría los costos sociales y privados, incrementaría los precios, dañaría al medio ambiente y a la competitividad nacional.

Los daños económicos son fácilmente entendibles porque habría de recurrirse forzosamente a más camiones de menor capacidad y, por tanto, a recorridos más largos y a un mayor consumo de combustibles. Sin remedio, tal elevación de costos elevaría los niveles de precios.

Sería preocupante el carácter regresivo del incremento de precios. Piénsese en particular, en el impacto que este proceso alcista de costos tendría en los precios de alimentos y en la afectación a la población con menores ingresos, la que destina la mayor parte de su gasto a la alimentación.

Por otra parte, no pueden ignorarse los efectos en la contaminación y el deterioro del medio ambiente derivados de mayor circulación vehicular y un uso incrementado de combustibles.

Es relevante tomar en cuenta que, para carga igual, los vehículos sencillos emiten 38 por ciento más de CO<sub>2</sub> y de óxido de nitrógeno que los vehículos doblemente articulados.

Finalmente, es indispensable expresar una preocupación respecto a la competitividad nacional. El efecto de limitar el transporte en vehículos doblemente articulados automáticamente se traduciría en una menor

productividad nacional y en una desventaja de costos respecto a nuestros competidores en los mercados globales.

Cualquier escenario de menor competitividad nacional significa un menor nivel de bienestar y, por tanto, claramente es cuestionado y rechazado por los exportadores, los importadores y, en general, los agentes económicos de todos los sectores y en todo el país.

Distinguidos señores Senadores:

El Senado de la República, sin lugar a dudas tiene una preocupación totalmente válida en el tema de seguridad. En ella coincide sin duda una vastísima comunidad, de empresas, de la sociedad en general, de las familias.

En este esfuerzo, el gobierno tiene a su alcance una amplia batería de instrumentos que, de ser usados con eficiencia, firmeza, transparencia y sin discrecionalidad, podrían contribuir sensiblemente a la reducción de los accidentes y daños materiales provocados por el transporte de carga.

Disminuir la siniestralidad supondría una estricta aplicación de la normatividad, la verificación de las condiciones mecánicas del transporte, la certificación y capacitación de los conductores y, desde luego, la disminución de la antigüedad de la flota nacional de camiones de carga, hoy en día de 17 años.

En síntesis señores Senadores: lo que cree un amplísimo sector de la comunidad empresarial, de la producción, del comercio, de los servicios es que las prohibiciones de uso de transportes doble articulados generarían muchos más costos sociales que beneficios, se incrementarían accidentes, se generaría inflación, mayor contaminación y se le impondría un severo freno a la competitividad de nuestro país. En este caso, prohibiciones no son soluciones.

La Antad le reconoce al Senado de la Republica la convocatoria a esta reunión y aprecia y le agradece la consideración de estos argumentos.