Alianza Flotillera (Sitio)

2025-02-06

Nuevo balizado del autotransporte, una norma... ¿para fortalecer la seguridad?

Autor: Juan Carlos Guzmán

Género: Nota Informativa

https://alianzaflotillera.com/nuevo-balizado-del-autotransporte-una-norma-para-fortalecer-la-seguridad/

Permisionarios acusan falta de claridad en la nueva norma, mientras la autoridad la promociona como herramienta de seguridad

El año nuevo sacudió a los permisionarios del servicio público federal, luego de que el 8 de enero de 2025, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) anunció un nuevo reglamento para el balizado de vehículos de autotransporte federal, que busca estandarizar la identificación vehicular y mejorar la seguridad en las carreteras.

Mediante un aviso publicado en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), la SICT explicó que los permisionarios deberán realizar la identificación de los vehículos que circulen por las carreteras y puentes de jurisdicción federal, de acuerdo con lo señalado en el anexo técnico que se encuentra disponible en su sitio web.

Entre otras medidas, el balizado podrá realizarse mediante calcomanía o con pintura reflejante en ubicaciones señaladas conforme al tipo y configuración del vehículo con tipografía Arial.

Asimismo, si el fondo del vehículo es de algún color oscuro, la letra deberá ser color blanco, y si el fondo del vehículo es en tonos claros, la letra tendrá que ser en color negro.

Resulta importante considerar que los materiales utilizados deberán ofrecer amplia durabilidad y ser reflejantes para mayor visualización diurna y nocturna.

En el caso de configuraciones doblemente articuladas, para cada remolque o semirremolque, deberá realizarse el balizado correspondiente.

Sin embargo, esta medida ha generado diversas inquietudes dentro del sector, especialmente entre los permisionarios de carga y organismos representativos como la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR).

Costos elevados y falta de claridad

La CANACAR aprovechó el espacio de 20 días hábiles de ley para emitir comentarios, exponiendo que el análisis de impacto regulatorio presentado por la SICT estima que el 40% del parque vehicular de 1.8 millones de unidades deberá cumplir con estas especificaciones, lo que implica un costo inicial proyectado de 900 millones de pesos.

Mediante un escrito turnado a Alberto Montoya, Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria del Gobierno de México, la cámara cuestionó estos cálculos, señalando que no se han incluido todos los costos relacionados, como mano de obra, materiales y mantenimiento.

Además, hay una falta de claridad sobre qué caracteres se deben balizar: ¿serán las placas, números económicos o códigos empresariales? Esta ambigüedad podría traducirse en confusiones operativas y gastos adicionales.

Problemas técnicos y operativos

De acuerdo con Edgar Zamorano, Director General de Autofletes Internacionales Halcón, el reglamento vigente incluye la opción de usar lonas con números de identificación para ciertos tipos de vehículos, como plataformas o tolvas.

No obstante, CANACAR advierte que esto podría generar problemas de seguridad, ya que las lonas podrían desprenderse por condiciones climáticas, aumentando el riesgo de accidentes.

También ha señalado inconvenientes relacionados con el vandalismo, el robo y el impacto ambiental de los residuos plásticos generados. Adicionalmente, el uso de lonas plantea riesgos físicos para los operadores, quienes tendrían que instalarlas en puntos elevados de los vehículos, superando alturas de cuatro metros, lo que incrementa la posibilidad de accidentes.

Limitaciones en la implementación y consulta pública

Otro punto de controversia es que la Dirección General de Autotransporte Federal, según CANACAR, no tiene competencia directa en temas de seguridad carretera, como robos o asaltos. Por ello, cuestiona si esta dependencia es la indicada para implementar esta regulación, promocionada por el gobierno como "una herramienta para homologar la imagen del autotransporte y mejorar la identificación de las unidades para recuperación en casos de robo".

Más allá de los aspectos técnicos, el punto verdaderamente cuestionable surge cuando se solicita la reducción del plazo de consulta pública a tres días hábiles, cuando la Ley General de Mejora Regulatoria establece un mínimo de 20 días.

Esta reducción se percibe entre los permisionarios como un intento de acelerar una medida que podría no haber sido analizada a profundidad.

¿Qué sigue?

Al cierre de esta edición, la CONAMER avaló la petición de la SICT de reducir el periodo de consulta al mínimo y dar trámite a la propuesta de mejora regulatoria.

Según el propio organismo, son más de 316 mil unidades las que deberán realizar ajustes, con un costo promedio de 250 pesos por vehículo, para un monto total de la regulación por 79 millones 158 mil 200 pesos.

Aunque la intención del reglamento es positiva, el impacto económico, las implicaciones técnicas y los riesgos operativos han generado preocupaciones legítimas en el sector.

Si bien, hay corporaciones de autotransporte de carga federal que ya se están adecuando a la futura disposición, como Súper Transporte Internacional (STI), la CANACAR ha solicitado un análisis más profundo para garantizar que esta regulación sea factible y no afecte a los transportistas. El diálogo entre las autoridades y los transportistas será crucial para encontrar un balance entre seguridad y viabilidad operativa.

Mientras tanto, las empresas del sector deben esperar la publicación final en el Diario Oficial de la Federación, y prepararse para cumplir con estas disposiciones en un plazo de 90 días que estipula la legislación.

Especificaciones generales de balizado para el autotransporte federal

El balizado podrá realizarse mediante calcomanía o con pintura en las ubicaciones señaladas conforme al tipo y configuración del vehículo.

Letra Arial.

Si el fondo del vehículo es de algún color oscuro la letra deberá ser color blanco (1) y si el fondo del vehículo es en tonos claros la letra tendrá que ser en color negro (2) como se aprecia en el ejemplo.

Los materiales utilizados deberán ofrecer amplia durabilidad y reflejantes para mayor visualización diurna y nocturna.

En configuraciones doblemente articuladas, para cada remolque o semirremolque, deberá realizarse el balizado correspondiente.

Las configuraciones vehiculares que por las características de su carrocería o modalidad que en el contenedor o remolque no se cuenta con toldo, se deberá colocar una lona con el numero de identificación (tolvas, pipas, plataformas sin carga, vehículos sin rodar, jaulas, contenedores, vehículos en esquema de arrendamiento y/o vehículos de internación temporal de EUA a México).

Camión unitario C

Tractocamión articulado TS

Autobús B

MÁS INFORMACIÓN:

Recoge SICT propuestas para el Plan Nacional de Desarrollo