



CONCLUSIONES

Son muchas las consecuencias que se desprenden de la problemática, y es que al no existir una normatividad que ejerza presión sobre los usuarios de pagar y liberar los vehículos detenidos en los depósitos el problema nunca va a terminar.

Los problemas que se desprenden de la no liberación de vehículos detenidos son:

- Los permisionarios del servicio de grúas y depósito de vehículos detenidos, no obtienen ningún ingreso, ya que como se mencionó en los capítulos anteriores, no se puede cobrar dicho servicio si el vehículo no es liberado.
- La acumulación de los mismos, el cual con el paso del tiempo se convierte en chatarra y ocasionan daños irreparables a la naturaleza.
- Dicha acumulación provoca que en los depósitos donde se tienen detenidos a los vehículos llegue a su máxima capacidad, y por consiguiente se tenga que adquirir un nuevo terreno para seguir operando el depósito.
- Otra situación que se obtiene de la acumulación de los vehículos detenidos, es el incitar a la delincuencia a formar parte de las operaciones del depósito, ya que en distintas ocasiones se da el caso de que se venden o se cambian las piezas de los



carros detenidos. Dicha acción se podría denominar desvalijamiento que realizan terceras personas de partes y refacciones de los vehículos detenidos.

- Tal como lo marca el Reglamento de Servicios Auxiliares y su ley respectiva, el permisionario del servicio de grúas es el responsable de cualquier daño o faltante que conforme a inventario se tenga registrado de los vehículos detenidos hasta el momento de su liberación. Es aquí donde la autoridad competente debe tapar las lagunas que existen en la ley respectiva, puesto que las acciones que cometen otros, como en el caso de los desvalijamientos, son pagadas por personas que no llevan a cabo dicha acción.

El representante de la empresa sujeta al estudio, dio su punto de vista de los problemas que se causan con la no liberaron de vehículos detenidos, y mencionó lo siguiente:

“El principal problema al que nos enfrentamos como representantes de las empresas que prestan el servicio de arrastre y salvamento es, la responsabilidad que se tiene de cuidar los vehículos que ingresan al depósito, ya que el tiempo de cuidarlos es indefinido y cualquier delito que se cometa contra ellos debe ser reparado. Todas las empresas que se dedican a la prestación del servicio de arrastre y salvamento, se enfrentan a las mismas situaciones”.



Otro problema importante, es la injusta aplicación de la tarifa, puesto que desde su publicación en el año 1997 no ha sido actualizada, por lo que la consideramos como una tarifa obsoleta al no estar reconociendo los efectos como la aplicación de la inflación.

Creemos conveniente que la empresa sujeta al estudio, deba considerar las sugerencias y comentarios anteriores, ya que como pudimos demostrar, los estados financieros originales de la empresa no muestran la situación financiera real, por lo que al registrar la estimación correcta, se puede llegar a la conclusión de que la empresa genera pérdida en lugar de utilidades.

Después de haber analizado los estados financieros originales de la empresa, se puede observar que durante el ejercicio 2004 se generó una utilidad de \$ 175,630.56, la cual muestra la situación no real de la empresa, ya que al modificar, ajustar y mostrar la situación financiera, mostrando razonablemente los registros correctos de la estimación de las cuentas incobrables se genera una pérdida de \$124,694. Dicho registro se hace con la finalidad de presentar la situación financiera real de la empresa, para que los usuarios de la información, así como también el permisionario y hasta la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tomen las decisiones correctas y necesarias para generar un beneficio.

Para efectos del desarrollo de caso práctico, se mostró el total de la estimación de las cuentas incobrables reflejado en los estados financieros.



Es necesario que la empresa deba hacer el registro de su estimación cada mes, para que de esta manera se pueda mostrar la situación financiera real de la empresa en cada periodo y así poder tomar mejores decisiones.

Otro punto importante es, que la cancelación de la estimación se haga cuando el valor del costo del servicio junto con el costo de la pensión, sea igual o superior al valor del vehículo después de haber sufrido el percance o accidente, es decir, cuando se considere que los usuarios de los vehículos ya no van a liberarlos.

En este caso la empresa esta reflejando una pérdida en su estado de resultados correspondiente al año 2004, debido a que no obtiene ingresos por una parte de los servicios que ofrece. Esto sin tomar en cuenta todas las pérdidas anteriores que ha sufrido por los servicios que ha prestado y que no han sido remunerados.

Es necesario mencionar que, el 6 de octubre de 2005 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los lineamientos del Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE) para la transferencia y enajenación de los vehículos que se indican:

Etapas para llevar a cabo la enajenación:¹

¹ http://www.gobernacion.gob.mx/dof/2005/octubre/dof_06-10-2005.pdf



-
- Vehículos con una antigüedad de depósito de más de tres años, contados a partir de la entrada en vigor del decreto, se adjudicaran de manera directa a los permisionarios.
 - Vehículos con una antigüedad de depósito de menos de tres años y más de seis meses contados a partir de la entrada en vigor del decreto, serán subastados o licitados en evento público.
 - Vehículos con una antigüedad de depósito menor a seis meses, contados a partir de la entrada en vigor del decreto, serán subastados o licitados en evento público.

Los presentes lineamientos entraran en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

La falta de mecanismos legales adecuados no ha permitido dar solución al problema de acumulación de vehículos en depósitos de permisionarios para realizar su transferencia a fin de darles destino final a estos bienes, lo cual ha ocasionado riesgos ecológicos y de salud, además del creciente endeudamiento de las entidades transferentes respecto de los montos que se deben cubrir a los permisionarios por la prestación de los servicios del depósito, por lo que el “Programa de Transferencia y Enajenación de bienes que se encuentran en depósitos vehiculares de permisionarios” resulta la mejor alternativa económica para la solución de esta problemática.



Otra sugerencia que los permisionarios del servicio de arrastre y salvamento deben considerar para disminuir el problema que ocasiona la no salida de los vehículos detenidos, es elaborar un contrato donde el usuario del vehículo se haga conciente del tiempo que su vehículo permanecerá dentro del depósito. El tiempo será determinado bajo las condiciones y experiencias de los permisionarios.

En cuanto a las operaciones de la empresa, se pudo observar que los gastos representan un alto porcentaje en relación a los ingresos, por consiguiente, se sugiere que se haga un análisis, control y proceso para poder disminuir dichos gastos.