

ERF-SDR

BA07003

Cofemer Cofemer

De: Salvador Saavedra C <salvador@ttsals.com>
Enviado el: martes, 08 de julio de 2014 04:54 p.m.
Para: Cofemer Cofemer
Asunto: Comentarios al proyecto del expediente 10/0680/020614. NOM-012-SCT-2-2014
Datos adjuntos: 140708 comentarios a la NOM012 SSC.pdf

Virgilio Andrade Martínez

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
e-mail. cofemer@cofemer.gob.mx

Ref. Comentarios al proyecto del expediente 10/0680/020614.

Respecto del Anteproyecto de NOM del expediente de referencia hemos encontrado que la regulación propuesta NO mejora las condiciones de seguridad vial del tránsito en las carreteras de jurisdicción federal ni mejora las bases para la competitividad de las empresas, por lo que anexo al presente estamos enviando nuestros comentarios y recomendaciones.

Atentamente

Salvador Saavedra C.
Tel (55) 1089-7557
www.ttsals.com



 Antes de imprimir este e-mail piense bien si es necesario.
Before printing this mail think well if it is necessary.

La información transmitida a través de este correo electrónico es confidencial y está dirigida únicamente a su destinatario. Si usted no es el destinatario, sírvase informarle inmediatamente al remitente, y borre el mensaje y cualquier información adjunta de su sistema. Además, su reproducción, lectura o envío a cualquier otra persona o entidad que no sea el destinatario, está prohibida. Hasta donde lo permite la ley, el remitente no asumirá ninguna responsabilidad por pérdidas o daños de ninguna clase debido a atrasos o fallas en transmisión o por cualquier otra razón asociada a la creación, transmisión o recibo de este mensaje.

This message is intended solely for the addressee and may contain confidential information. If you are not the intended recipient, please inform the sender immediately, and delete the message and any attachments from your system. Furthermore, please do not copy, forward or disclose the message or its contents to anyone. To the extent permitted by law, the sender shall in no way be liable for any loss or damages of any kind whatsoever, arising out of any delays in or failure of transmission, or for any other reasons associated with the creation, transmission or receipt of this message.

Virgilio Andrade Martínez

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria

e-mail. cofemer@cofemer.gob.mx

Ref. Comentarios al proyecto del expediente 10/0680/020614.

En el presente documento presento una reflexión sobre la norma sobre pesos y dimensiones y sus modificaciones propuestas.

En general, desde mi punto de vista una NOM sobre pesos y dimensiones ha de establecer los valores de peso en descarga permitida por eje o grupo de ejes, los valores de peso por configuración vehicular, así como las dimensiones por configuración vehicular. Los anteriores valores con máximos permitidos de acuerdo con las clasificaciones de carreteras existentes en el país. Nuestra NOM vigente atiende este requerimiento razonablemente bien, salvo que para una configuración utiliza una metodología diferente para la determinación de su peso bruto vehicular máximo, lo que hace que la NOM no sea justa para todos los participantes del mercado al medir a iguales de forma diferente.

La NOM actual incluye aspectos regulatorios que suplen la inexistencia de otras regulaciones como sigue:

- **SEGURIDAD.-** La estructura orgánica de la administración pública federal adolece de un organismo con atribuciones para establecer y hacer cumplir las regulaciones de seguridad que deben presentar los vehículos de autotransporte de carga y pasajeros para un tránsito seguro. Ante esta insuficiencia, la autoridad y los sectores participantes decidieron para la emisión de la revisión 2008 de la NOM el incluir en ésta aspectos de seguridad que deben cumplir los vehículos. Para incentivar el que los transportistas adquiriesen vehículos con las características establecidas en la NOM se pensó en otorgar un incentivo en peso por eje o conjunto de ejes de tal forma que de esa forma el transportista tuviera el ingreso necesario para compensar el posible incremento en costo de inversión en sus vehículos.
- **CONECTIVIDAD.-** El concepto de conectividad nació a raíz de que el desarrollo del país también localizó industrias y centros de distribución aledaños a carreteras de especificaciones medias y bajas, cercanos a municipios de tamaño mediano. Para que esas industrias y localidades sean competitivas es necesario que saquen sus mercancías competitivamente, así como que se alleguen de insumos y mercancías para sus habitantes de forma eficiente. El otorgar permisos de conectividad debiera haber permitido a la SCT el allegarse de la información estadística para resolver esas restricciones en las carreteras tipo B y C de tal forma que los transportes puedan llegar seguros en sus recorridos origen – destino y el concepto desapareciera por el desarrollo mismo. Los permisos de conectividad NO nacieron para que las empresas productoras o los transportistas se ahorraran un peso por no transitar en caminos de cuota, nacieron para que hubiera información suficiente para la planeación de inversión en infraestructura y poder así tener comunicados a los centros de producción con los de distribución y los de consumo de manera eficiente.

Al establecer las novedades anteriores, así como otras, como la autorregulación en pesos y dimensiones, el CCNN-TT que emitió esa revisión del 2008 acordó incluir en la NOM un artículo transitorio como sigue:

TERCERO.- Esta Norma Oficial Mexicana incluyendo sus artículos transitorios, será evaluada por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor.

Con esta evaluación se buscaba determinar las consecuencias resultado de las nuevas disposiciones, sin embargo transcurridos los 3 años de vigencia de la NOM nada de evaluación se había hecho por parte de la SCT. Las organizaciones de la iniciativa privada pugnaron porque la evaluación se realizara y para ello se creó un grupo de trabajo que consensó los aspectos que la autoridad debería evaluar, pero por algún motivo se abandonó la actividad, por lo que el mencionado transitorio no ha sido cumplido por parte de la autoridad.

El no tener una evaluación formal sobre el tema lleva a la SCT a plantear una modificación a la NOM “a ciegas”, pues no se ha formalizado una forma sistemática de recabar información estadística que permita la evaluación objetiva de los diferentes preceptos que contempla la NOM actual.

Al conocer que la SCT había subido al portal de la COFEMER un anteproyecto para modificar la actual NOM sobre pesos y dimensiones me hice dos preguntas:

- ¿Es necesario modificar la actual NOM?
- ¿Qué aspectos de la NOM requieren ser actualizados y para qué?

La necesidad de modificar una NOM surge de varias razones entre las que puedo citar: Modificación de un ordenamiento superior; revisión quinquenal de ley; incumplimiento de su objetivo en parte o en toda la NOM; nuevas tecnologías que mejoren la eficiencia y efectividad de la NOM; reclamos de la sociedad respecto de su ineficiencia.

Sobre este tema he de comentar lo siguiente:

- No ha habido cambios a ordenamientos superiores que obliguen la modificación de la NOM;
- En la sesión del CCNN-TT de mayo de 2013 se acordó notificar a la DGN sobre la continuidad de la vigencia, por lo que la NOM actual está vigente hasta el 31 de mayo de 2018;
- La SCT no ha realizado la evaluación mandatada por la NOM actual en su transitorio tercero;
- La SCT no ha incluido en sus argumentos el que la NOM actual no cumpla con sus objetivos en forma total o parcial;
- Hay nuevas tecnologías en sistemas de pesajes y en sistemas para la seguridad de los vehículos;
- Hay reclamos de grupos de transportistas sobre problemas de competitividad entre los pequeños transportistas y las grandes empresas de transporte.

Los pesos y las dimensiones permitidos deben, desde mi punto de vista, ser parámetros constantes a lo largo del tiempo. Lo considero así pues es a partir de esos valores que se realizan transacciones económicas e inversiones cuyo rendimiento económico es de largo plazo. Los caminos han de construirse y modernizarse para permitir el tránsito seguro de los vehículos transitando con los pesos

permitidos. El variar los pesos hacia arriba o hacia abajo ocasiona que el rendimiento de la inversión en los caminos pueda ser exagerado o insuficiente, ya que si los pesos se incrementan, también se incrementan las posibilidades de daño prematuro a la carpeta de rodamiento, en tanto que si los pesos se disminuyen, se incrementan las posibilidades de saturación de la carretera al requerirse más vehículos para transportar la misma cantidad de carga. En el caso de los vehículos los cambios en regulaciones en peso en tiempo menor al de su amortización causa una afectación económica al transportista, en tanto que para los vehículos que transportan líquidos los puede hacer menos seguros al transitar con sus recipientes parcialmente llenos. De igual forma los cambios en longitudes máximas de semirremolques en configuraciones doblemente articuladas afecta gravemente a las inversiones realizadas, además de que la autoridad no sustenta en su manifestación de impacto regulatorio las razones que le han llevado a reducirla de 13.70 m a 12.19 m.

Me parece una buena idea el que se mantenga la regulación con un incentivo de carga para las empresas transportistas que inviertan en sistemas de seguridad y control que mejoren la seguridad vial al transitar, por lo que no estoy de acuerdo en que se hayan eliminado las tablas del numeral 6.1.2.2.1 referidas a las configuraciones de autobús, camión, camión remolque y tractocamión semirremolque. No estoy de acuerdo porque al eliminar esas tablas:

- Se permitiría a muchos de los vehículos actualmente en tránsito el transmitir al piso un peso mayor al de su capacidad de diseño; por ejemplo todos los semirremolques que han sido importados usados y los que se importan directamente por los usuarios desde Estados Unidos tienen una capacidad de diseño en el tándem de ejes de 18,144 kg (40,000 lb), en tanto que la descarga al piso con la que se les permitiría transitar sería de 19,000 kg, es decir casi 5% por encima de su capacidad de diseño, es decir de forma insegura.
- Se eliminaría la obligatoriedad de que los vehículos cumplieran con especificaciones de seguridad como lo son el contar con frenos ABS, freno auxiliar (indispensable para poder frenar esos grandes vehículos en bajadas pronunciadas), etc., por lo que los vehículos en tránsito serían menos seguros.
- Se les permitiría el tránsito con el peso adicional de las tablas actuales a velocidades superiores a 80 km/hr, con lo cual el riesgo de accidentes por mayor peso y mayor velocidad se incrementaría.

Desde mi punto de vista las tablas debieran seguir existiendo para TODAS las configuraciones vehiculares, pero adicionándoles otros requisitos, para que la NOM sea más cada vez más proactiva hacia la seguridad vial, cumpliendo así con los pilares 1 y 3 de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2020 publicada el 6 de junio de 2011.

Un reclamo que la autoridad ciertamente debe atender es el de grupos de transportistas sobre problemas de competitividad entre los pequeños transportistas y las grandes empresas de transporte. Conforme la competencia se va recrudeciendo, es común en diferentes sectores, y el de transporte no es la excepción, se requiera de grandes inversiones para incrementar la productividad, mejorar la seguridad vial al transitar, mejorar los sistemas de control, etc. Esas inversiones son posibles en las empresas de gran tamaño que a lo largo del tiempo tienen un retorno de la inversión suficiente para compensar lo invertido. En el caso de las pequeñas empresas transportistas las inversiones requeridas no siempre son alcanzables, por lo que se inicia un proceso contrario a la mejora al cada vez estar más

lejos de mantenerse en una posición competitiva al ensancharse la brecha tecnológica, de control y de sistemas de seguridad vial vs las muy grandes empresas.

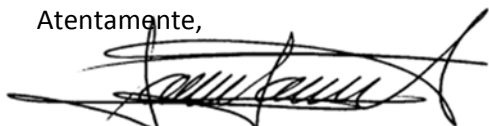
Para atender el reclamo, la autoridad no debe hacerlo a costa de demeritar las condiciones de seguridad vial en los caminos, ya que al hacerlo podría en riesgo físico a otros usuarios. Las acciones deben centrarse en desarrollar esquemas de negocio que permitan a los pequeños transportistas el acceso de forma eficiente a las tecnologías controles y sistemas de seguridad vial para mantenerse competitivos. Análogamente a la condición del país en general, en donde se mide el índice de Gini para determinar la desigualdad económica, la DGAF debiera enfocarse a conocer la desigualdad existente en el autotransporte y como resultado plantear acciones para lograr que la desigualdad se minimice al crear un ambiente de negocio que permita a los pequeños transportistas el acceso a los avances tecnológicos, de control y de seguridad vial.

Estoy convencido de que cada revisión de una NOM debe mejorar las condiciones de seguridad y de competitividad del área de la sociedad y de la economía que atienden. No quiero ver un retroceso en las condiciones de seguridad y competitividad, ya que se incrementarían las posibilidades de quienes transitamos por los caminos de vernos involucrados en accidentes viales.

Quisiera ver saltos cuánticos que nos acerquen rápidamente a las condiciones de las sociedades más avanzadas del planeta, mas la inversión requerida sería de tal magnitud que realistamente lo veo muy difícil, por lo que hemos de esperar avances discretos rumbo al objetivo, siempre mejorando.

Tomando en cuenta lo anterior y considerando que un retroceso en las condiciones de seguridad requeridas por la NOM muy probablemente resultará en un aumento de accidentes viales y por tanto en un incremento del costo país en el tránsito carretero es que atentamente solicito a Usted que reconvenga a la SCT para que presente un nuevo proyecto de NOM en el que privilegia el mejorar las condiciones de seguridad vial, así como los sistemas de control de pesos y dimensiones, así como que atienda el reclamo de mejorar las condiciones de competitividad de las pequeñas empresas de autotransporte.

Atentamente,



Ing. Salvador Saavedra C.

salvador@ttsals.com