



26 de Noviembre de 2012

Alfonso Carballo Perez  
Director General  
Comisión Federal de Mejora Regulatoria  
e-mail [cofemer@cofemer.gob.mx](mailto:cofemer@cofemer.gob.mx)

Ref. Expediente 10/0613/231012

Comentarios al AVISO DE PRÓRROGA DEL ACUERDO QUE MODIFICA EL TRANSITORIO SEGUNDO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-2008, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL, PUBLICADA EL 1 DE ABRIL DE 2008; MISMO QUE FUE PUBLICADO EL 30 DE ABRIL DE 2012.

Habiendo analizado los documentos del expediente de referencia, a continuación presentamos nuestras observaciones y comentarios, sin olvidar que el objetivo fundamental de este tipo de regulaciones es el de mejorar la seguridad vial en las vías de transportación terrestre.

Es nuestra opinión que la SCT no sustenta fehacientemente que la emergencia por la cual publicó el acuerdo el 30 de abril, subsiste a la fecha, considerando que la medida del acuerdo en vigencia fue solo una de las varias que anunció en ese momento con la intención de mejorar la seguridad vial en las carreteras.

En el documento que presenta menciona como situación real: *“De acuerdo a la información de los Partes de Accidente que levanta la Policía Federal en carreteras, en los que participaron vehículos cargados tipo tractocamión doblemente articulados en caminos y puentes de jurisdicción federal, se tiene lo siguiente:...”* mostrando a continuación una serie de datos de accidentes que muestran en general tendencia a la baja.

Los datos que presenta NO son oficiales, ya que ninguna dependencia los ha publicado de tal forma que sean de conocimiento público. Adicional a ello en los datos no se muestra una relación de accidentes que permita conocer el Peso Bruto Vehicular de los vehículos cargados tipo tractocamión doblemente articulado y por tanto concluir que realmente la reducción de los accidentes se debió a que el peso máximo de este tipo de configuraciones bajó de 80 ton a 75.5 ton. No es tampoco posible saber si dentro de los vehículos accidentados hubo algunos que excedieron el peso máximo autorizado, ni mucho menos saber en cuánto. En la justificación para promover el acuerdo publicado el 30 de Abril se utilizó como uno de los argumentos el lamentable accidente sucedido en la carretera México – Toluca;

en este caso la SCT mencionó que el peso de la carga que transportaba ese vehículo era de 85 toneladas, por lo que de acuerdo con la norma vigente, en ese momento el exceso de peso era de alrededor del 70%, por lo que no guarda relación la medida acordada con la causa del accidente.

La justificación enviada no presenta una estadística de pesos reales medidos en los centros de pesaje fijos y móviles de la SCT, por lo que no es posible asegurar que la medida resultó en un ahorro en costos de deterioro de pavimentos, ya que no existe certeza documental que la medida haya sido acatada.

Además de la medida de suspensión del transitorio segundo de la NOM-012-SCT2-2008, la SCT anunció en esa fecha 7 medidas adicionales para atender el problema de los accidentes viales con configuraciones vehiculares de tractocamiones doblemente articulados. Al no presentar la SCT en su justificación análisis de las causas de los accidentes, ni estadística que analice las circunstancias relativas a las 8 medidas del aviso, no es posible concluir cuál o cuáles de las medidas impactaron en la reducción de accidentes, o si la reducción fue resultado de otras causas.

Por otro lado, la prórroga de la suspensión del transitorio segundo de la NOM-012-SCT-2-2010 tiene el siguiente impacto en las inversiones de capital.

Los industriales afiliados a nuestra Cámara adquieren sus vehículos de transporte tomando en cuenta las características de sus productos, materiales y materias primas a transportar, así como la regulación de pesos y dimensiones.

Los fabricantes de vehículos de transporte de carga afiliados a las Ramas Industriales 59, Fabricantes de Carrocerías, 105, Fabricantes de Remolques y Semirremolques y 115, Fabricantes de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, producen y comercializan los vehículos adecuados al requerimientos de los usuarios y la regulación existente.

Dependiendo del usuario, se espera que los vehículos brinden servicio para la aplicación específica por al menos 5 años, siendo el promedio de posesión de los vehículos de 9 años en las empresas afiliadas a la Cámara.

Tomando en cuenta lo anterior, cualquier cambio que se haga a la NOM-012-SCT-2-2008 en tiempos menores al tiempo en que se pretende amortizar la inversión, tendrá una repercusión negativa en el rendimiento de las inversiones de la empresa en particular, y en la economía del país en lo general.

Es nuestra opinión que las regulaciones de pesos y de dimensiones que están establecidas en la NOM-012-SCT-2-2008 debieran permanecer inalterables por largo plazo de tal forma que el rendimiento económico de las inversiones sea el óptimo para la economía mexicana en su conjunto.

Consideramos que no es económicamente correcto el que estas reglas sean cambiantes pues la incertidumbre reduce la posibilidad de la inversión. La permanencia o no del peso adicional establecido en el transitorio SEGUNDO de la NOM ha resultado en un ambiente de incertidumbre entre un amplio grupo de transportistas, por lo que las ventas de semirremolques de construcción dedicada al transporte de productos específicos se ha visto detenida, con los potenciales compradores postergando sus adquisiciones en tanto no haya una certidumbre del peso máximo que será mantenido para la configuración doblemente articulada. Un ejemplo de este caso son los transportistas de productos líquidos que se transportan en autotanques; la seguridad al transitar de estos vehículos se ve comprometida conforme circulan con su(s) compartimiento(s) llenado(s) parcialmente; por lo que, si el peso máximo permitido para circular se ve disminuido y la regla se aplica a quienes transportan líquidos, entonces será necesario reducir el volumen del tanque, con el consecuente gasto; pero si por el contrario se incrementa, entonces para ser competitivo será necesario el incrementar su tamaño, siendo ambas operaciones costosas; esto ha llevado a que algunas de las empresas transportistas estén postergando sus inversiones en equipo de transporte.

Nuestra visión de largo plazo es que los valores de peso y de dimensiones máximas se mantengan con un horizonte de certeza no menor a 20 años.

Solicitamos que las anteriores consideraciones sean tomadas en cuenta de tal forma que, sin descuidar la seguridad de los vehículos al transitar por las vías de transporte terrestre, se mantengan los valores de dimensiones y de pesos establecidos en la norma en su publicación original el 1 de abril de 2008.

Atentamente,



Ing. Salvador de Jesús Saavedra Ceballos

Representante Titular ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre.  
CANACINTRA

Cc Ing. Sergio Cervantes Rodiles. Presidente Nacional de CANACINTRA

CP Alfredo Arenas. Vicepresidente Nacional de Comisiones y Representaciones. CANACINTRA