

Cofemer Cofemer

ERT-SPK
B0019007358.

De: Tania Ramos <taniaramos@anprac.org.mx>
Enviado el: martes, 05 de agosto de 2014 07:35 p.m.
Para: Cofemer Cofemer
Asunto: Comentarios al Anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana ANTEPROY-NOM-012-SCT-2014
Datos adjuntos: Comentarios de ANPRAC a ANTEPROY-NOM-012-SCT-2014.pdf

Estimados,

Adjunto para su consideración los comentarios de la Asociación Nacional de Productores de Refrescos y Aguas Carbonatadas respecto al Anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana **ANTEPROY-NOM-012-SCT-2014 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.**

Favor de acusar de recibido

Saludos cordiales



Lic. Tania E. Ramos Beltran

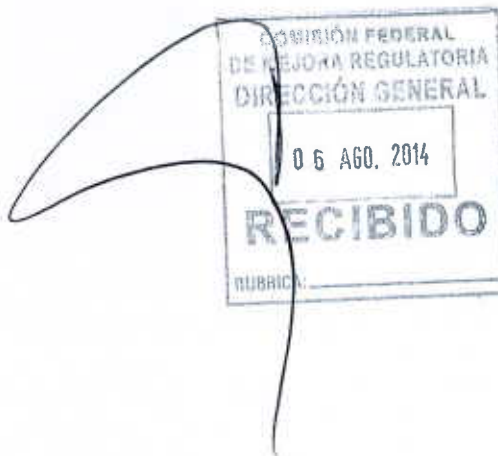
**Asociación Nacional de Productores de
Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C.**

Moliere No.39-3er Piso Col. Polanco

C.P.11560 México D.F.

Tel: 5280-1040

www.anprac.org.mx





Asociación Nacional de Productores de
Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C.

México D.F., 05 de Agosto de 2014

MTRO. VIRGILIO ANDRADE MARTÍNEZ
DIRECTOR GENERAL
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
PRESENTE

En nombre de los afiliados a la Asociación Nacional de Productores de Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C. en mi calidad de representante legal de esta Asociación me permito poner a su consideración los siguientes comentarios al Anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana ***ANTEPROY-NOM-012-SCT-2014 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***, que se encuentra en consulta pública en el portal de la COFEMER.

Según el contenido de la regulación propuesta y de ser aprobada en sus términos, la industria refresquera mexicana se vería severamente afectada en dos aspectos principalmente.

I.- Impactos por limitaciones de peso y conectividad.- En el citado Anteproyecto de Norma se establece, entre los temas más destacados, el peso bruto vehicular máximo autorizado para los camiones doblemente articulados (T3-S2-R4), que son la base de distribución primaria de la industria refresquera, en 75 toneladas de PBV (49 toneladas de carga útil) en carreteras tipo ET y A, ya incluyendo la carga adicional permitida por la fracción 6.1.2.2, lo que implica una disminución de 5 toneladas a lo permitido actualmente (-9% de la capacidad de carga útil).

Las modificaciones contenidas en el Anteproyecto de Norma implica que la carga útil que se podría transportar estará determinada por el tipo de carreta del tramo que conecta a una carretera de alta especificación, ET o A con el punto de destino, si este tramo supera los 50 kilómetros. Bajo esta circunstancia, la capacidad máxima de carga que se podrá transportar desde el origen, es de 45.5 toneladas para una unidad T3-S3 en una carretera tipo B, o 40 toneladas en una carretera tipo C. Es pertinente señalar que, según el Anteproyecto de Norma, ningún vehículo doblemente articulado podría transitar en una carretera tipo B o de menor especificación, o máximo 50 kilómetros con un permiso especial de conectividad.



Asociación Nacional de Productores de Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C.

Bajo estas condiciones, y suponiendo que se otorga la autorización especial de conectividad, para alcanzar la carretera de alta especificación (lo cual está sujeto a la evaluación de la autoridad), un vehículo con una carga que tenga como destino un lugar alejado en más de 50 kilómetros de una carretera tipo ET o A, tendrá que limitar su peso a 45.5 toneladas de PBV (no podría ser un vehículo doblemente articulado), lo que significa una carga útil de 27.5 toneladas (la alternativa es un vehículo T3-S3), es decir 22 toneladas menos que las permitidas en una carretera tipo ET o A (con T3-S2-R4), lo que implicaría realizar 80% de viajes adicionales para mover la misma carga. Lo cual implica mayores costos por tonelada transportada y riesgos a la seguridad inherentes a los viajes adicionales.

La industria refresquera mexicana que tiene una distribución extensiva a lo largo de todo el país se ve expuesta a la circunstancia antes señalada en una alta proporción de la carga que mueve.

En el Anexo 1 se aprecia gráficamente lo mencionado anteriormente.

Con base en lo anterior, nuestro comentario al anteproyecto de Norma se centra en el hecho de que en ningún momento se evaluó el costo-beneficio de esta normatividad, ni se fundamentó ni se motivaron los cambios propuestos y que estamos comentando.

En resumen, no fue evaluado el anteproyecto de Norma en sus diferentes impactos como son:

- a) Incremento del número de viajes
- b) Incremento del costo de transportación de las mercancías
- c) El Incremento del riesgo de accidentes carreteros
- d) El impacto ecológico
- e) Daño a la infraestructura carretera

II.- Impacto por la disminución de la longitud permitida en las unidades de arrastre (remolques y semirremolques) de 13.7 a 12.19 metros.- Además de los altos costos en los que debe incurrir la industria para la sustitución o modificación de las unidades de arrastre, esta limitación de la longitud representa una disminución de 11% del espacio destinado a la carga. Aunado a lo anterior, en ningún momento se evaluó que este cambio genera un rezago en las operaciones por el tiempo que toma la adaptación, si fuese factible o la reposición.



Asociación Nacional de Productores de Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C.

III.- Conclusión

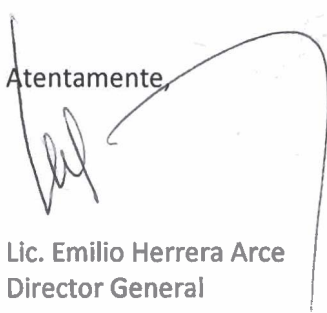
Las implicaciones de las modificaciones a la Norma expuestas arriba, no se sometieron a un análisis de costo-beneficio que las sustentara, además no es clara la fundamentación y motivación de dichas modificaciones.

Por los impactos en la logística; en la competitividad, en costos, en la ecología; en los riesgos y en inversiones, nuestro comentario está encaminado a lo siguiente:

- 1.- Se solicita que en el Artículo **6.4.1.1, párrafo I** se incluyan a los puntos de destino, además de los puntos de origen o centros de producción.
- 2.- Se solicita que en el Artículo **6.4.1.1, párrafo II en su inciso b)** se conserve la autorización para el caso de conectividad de 150 km o más, tal y como está contemplado en el Reglamento de pesos y dimensiones vigente.
- 3.- Se solicita que en el Artículo **6.2.1.6.5**, se mantenga la longitud máxima de 13.70 metros para los semirremolques y remolques, tal y como está en la Norma actual vigente.

Agradeceremos mucho se sirva considerar nuestros comentarios en su Dictamen Final, en vista de la deficiencia de fundamentación y sobre todo la falta de evaluación transparente del costo-beneficio de las modificaciones propuestas.

Atentamente,

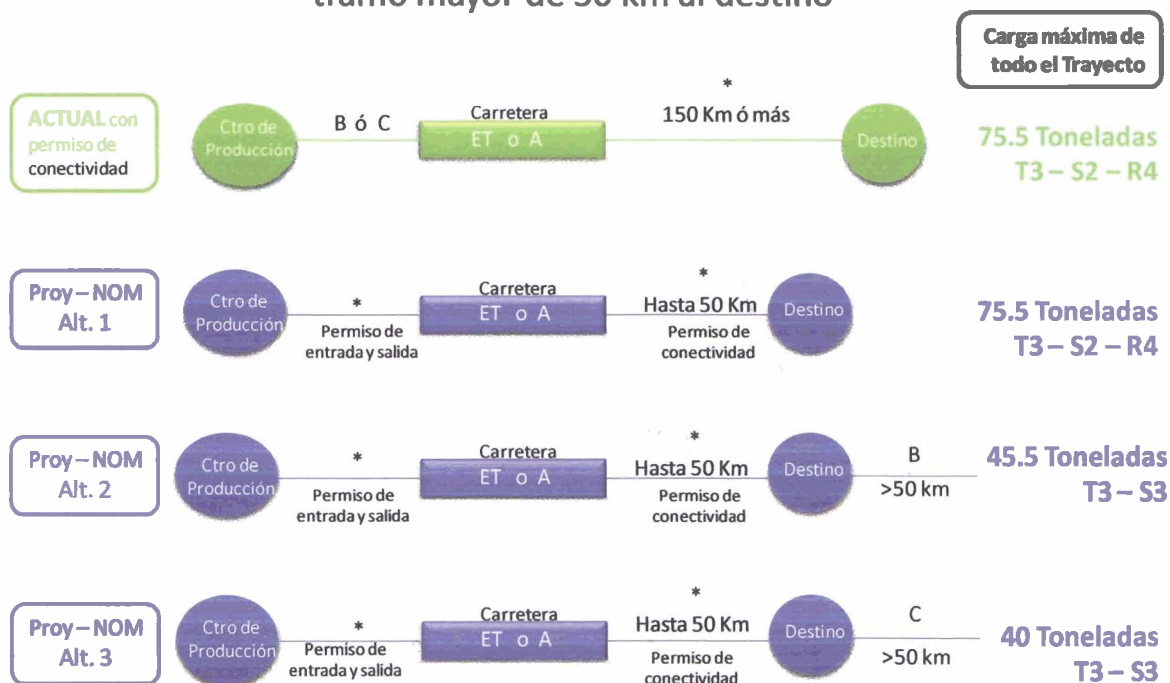

Lic. Emilio Herrera Arce
Director General



Asociación Nacional de Productores de
Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C.

Anexo 1

La carga es determinada por el tipo de carretera en el último
tramo mayor de 50 km al destino



*Tipo de carretera B ó C