

Cofemer Cofemer

MAB-NFG-AVF-B000161863

De: Paloma Cano Castrocerio <pacano@amanac.org.mx>
Enviado el: martes, 31 de mayo de 2016 01:33 p. m.
Para: Cofemer Cofemer
CC: Cofemer Cofemer; Mario Emilio Gutiérrez Caballero; eduardo.romero@cofemer.gob.mx; Nicolas Pedro Falkner Gonzalez; 'Oscar Daniel Moreno'; 'MIGUEL ANGEL ANDRADE GOMEZ'
Asunto: Comentarios a las Respuestas a la información solicitada en el Oficio No. COFEMER/16/1212, de fecha 10 de marzo de 2016, mediante el cual se solicitó información adicional con respecto al formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex Post.
Datos adjuntos: Comentarios AMANAC MIR EXPOST NOM 12.pdf

Buenas tardes

Por medio del presente, me permito anexar escrito por parte de esta Asociación con comentarios respecto al documento denominado: **Respuestas a la información solicitada en el Oficio No. COFEMER/16/1212, de fecha 10 de marzo de 2016, mediante el cual se solicitó información adicional con respecto al formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex Post sobre los efectos que la aplicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012- SCT-2-2014 ha tenido desde su entrada en vigor, el cual se encuentra en la siguiente liga:** <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/40336/pdf>

Lo anterior, para los efectos conducentes.

Quedo a sus órdenes para cualquier duda al respecto.

Saludos cordiales

Lic. Paloma Cano Castrocerio
Coordinadora de Comercio Exterior
Asociación Mexicana de Agentes Navieros, A.C.
pacano@amanac.org.mx
www.amanac.org.mx
Tel +52 (55) 5523-4455 y 5523-0522
Fax +52 (55) 5543-7975



"Este mensaje de correo electrónico y cualquiera de sus anexos contiene información confidencial y/o privilegiada dirigida únicamente para el destinatario. En caso de que usted no sea el destinatario de este correo electrónico, significara que lo ha recibido por error y por tanto le está prohibido leerlo, copiarlo, retransmitirlo, difundirlo, distribuirlo, o cualquier otro uso que pudiera darle a esta información y/o a sus documentos anexos, así como cualquier copia o respaldo del mismo, si usted recibió por error este mensaje, le pedimos atentamente notificarlo de inmediato al remitente al correo electrónico o a la Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C., y/o sus delegaciones, le suplicamos eliminar este mensaje y/o archivos adjuntos pues no garantizamos que el presente esté libre de interferencias, o virus, por lo que su lectura, recepción y retransmisión será responsabilidad de quien lo haga. Cualquier uso indebido que se le dé a la información contenida en esta transmisión sin consentimiento del emisor, dará lugar a reclamar responsabilidad civil y/o penal por estar clasificada como confidencial. Todos los datos personales que sean recibidos por AMANAC, o cualquiera de sus delegaciones, serán protegidos en términos de lo que establece nuestro Aviso de Privacidad, el cual, se encuentra disponible en la página web www.amanac.org.mx, gracias".

"La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"



Ciudad de México a 30 de Mayo de 2016

Mario Emilio Gutierrez Caballero
Titular de la Comisión Federal de Mejora
Regulatoria
COFEMER

Asunto: Comentarios a las Respuestas a la información solicitada en el Oficio No. COFEMER/16/1212, de fecha 10 de marzo de 2016, mediante el cual se solicitó información adicional con respecto al formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex Post sobre los efectos que la aplicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012- SCT-2-2014 ha tenido desde su entrada en vigor. <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/40336/pdf>

La **Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C AMANAC**, es una institución que defiende los intereses de los Agentes Navieros y funge como órgano de representación ante autoridades, prestadores de servicios, sindicatos de trabajadores marítimos – portuarios, asociaciones y cámaras gremiales nacionales e internacionales en lo referente al sector marítimo portuario y por ende del comercio marítimo internacional.

En **AMANAC** agrupamos a 167 Agentes Navieros Mexicanos los cuales atienden y representan a los buques nacionales y extranjeros que escalan en los puertos mexicanos, los cuales movilizaron durante el 2015 del orden de 217, 284,760 millones de toneladas de mercancías y 5,423,270 millones de TEU'S tanto de importación como de exportación, así como el transporte de hidrocarburos y personas. Brindamos también servicios a 175 empresas de Agentes de Carga Internacional y contamos con 15 Delegaciones Portuarias con lo que tenemos un contacto directo con transportistas y usuarios de todos los modos de transporte; ya que los agentes navieros contratan a los autotransportistas para que trasladen las mercancías a su destino final o a los puertos para que sean embarcadas en los buques que los llevarán a los países de destino final por lo que la Norma Oficial Mexicana NOM 012 SCT -2 2014 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en vías generales de comunicación de jurisdicción federal y en el caso concreto sobre **las autorizaciones especiales de conectividad** son de suma importancia para el Sector Marítimo Portuario en razón de que las empresas navieras estarían en el supuesto de usuarios del servicio de autotransporte de carga.



ASOCIACION MEXICANA DE AGENTES NAVIEROS A.C.

Ejército Nacional Mexicano No. 115 Col. Verónica Anzures, C.P. 11300, México, D.F.

Tels.: 5523-4455 y 5523-0522 Fax: 5543-7975

amanac@amanac.org.mx

www.amanac.org.mx



Sobre el particular me permito hacerle llegar los siguientes comentarios respecto al document en cuestion:

I. Definición del problema y objetivos generales de la regulación

En el apartado que hace referencia a la definición del problema y objetivos generales de la regulación, este Órgano Desconcentrado solicita a la SCT la siguiente información:

1. En el numeral 3.1 del formulario de la MIR Ex Post, indicar cómo ha cambiado la situación que dio origen a la necesidad de emitir la Norma.

Como se ha señalado con antelación, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios se eliminó la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los establecidos en la **NOM-012-SCT-2-2008** que, en forma diferenciada, sólo se autorizaban al incremento en el PBV a vehículos con suspensión neumática.

Con la información con que se cuenta se tiene que, de las distintas estaciones de pesaje que esta Secretaría instala en varios puntos de la red carretera se obtuvieron, de aquellas localizadas en caminos Tipo ET y A, información del Peso Bruto Vehicular (PBV) promedio para los años 2013-2015, en las principales configuraciones vehiculares a los que les aplicó la regulación: C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3, como se muestra:

| Tabla 1 Peso Bruto Vehicular promedio de los vehículos cargados Caminos Tipo ET y A | | | | |
|---|--------------------------------------|------|-------|-------|
| Año | PBV (toneladas) por tipo de vehículo | | | |
| | C2 | C3 | T3-S2 | T3-S3 |
| 2013 | 10,2 | 19,7 | 35,4 | 49,4 |
| 2014 | 10,4 | 19,8 | 36,1 | 50,6 |
| 2015 | 10,2 | 20,1 | 36,3 | 50,0 |

La configuración que presenta un ligero incremento en su PBV promedio es la T3-S2, es decir, a mayor PBV más productiva la unidad. Adicionalmente, se obtuvieron sobre la Base de Datos, el percentil que se ubique considerando el PBV máximo autorizado en la **NOM-012-SCT-2-2008**, que pudiera dilucidar si un porcentaje de la flota en efecto presenta un mayor PBV en su circulación en caminos ET y A, en suerte de incrementar su productividad y competitividad, acogiéndose a los beneficios de la nueva regulación (**NOM-012-SCT-2-2014**).

Abajo se muestran los resultados obtenidos:

| Año | Tabla 2 Percentil para el PBV detectado en las estaciones en caminos ET y A, para distintos vehículos/configuraciones, para los años 2010-2015 | | | |
|------|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| | C-2 | C-3 | T3-S2 | T3-S3 |
| | Percentil (PBV=17.5) | Percentil (PBV=24.5) | Percentil (PBV=41.5) | Percentil (PBV=48.0) |
| 2013 | 97,2 | 80,3 | 73,7 | 39,1 |
| 2014 | 95,2 | 79,1 | 73,0 | 33,0 |
| 2015 | 94,3 | 76,8 | 71,1 | 42,4 |

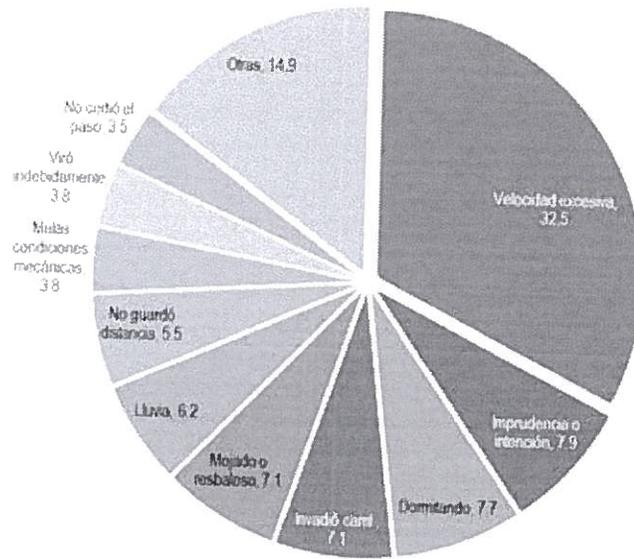
La estabilidad en los promedios del PBV para los vehículos/configuraciones C-2, C-3, T3- S2 y T3-S3 (Tabla 1), en los años 2014 y 2015, permite identificar que la medida **no generó un incremento importante** que pudiera afectar en un daño anticipado a la infraestructura carretera y, adicionalmente, la reducción del percentil para los vehículos/configuraciones C-2, C-3 y T3-S2 en el año 2015, en comparación con el año 2014, permite inferir que existe un porcentaje de flota que sí está accediendo a un mayor PBV aprovechando el beneficio de la medida en la regulación, incrementando de esta manera su productividad y competitividad.

Otra medida relevante de la nueva Norma fue la restricción de circulación de los tractocamiones doblemente articulados (fulles) en caminos Tipo "B". Para ello se presentará a esa Comisión, una vez que se cuente con la información, el volumen de circulación de estas configuraciones en dichos caminos durante el año 2015 toda vez que, no obstante esta restricción, los tractocamiones doblemente articulados (fulles) pueden circular en este tipo de caminos Tipo "B" al amparo de la Autorización de conectividad para circular en un camino de menor clasificación que en su caso se emita.

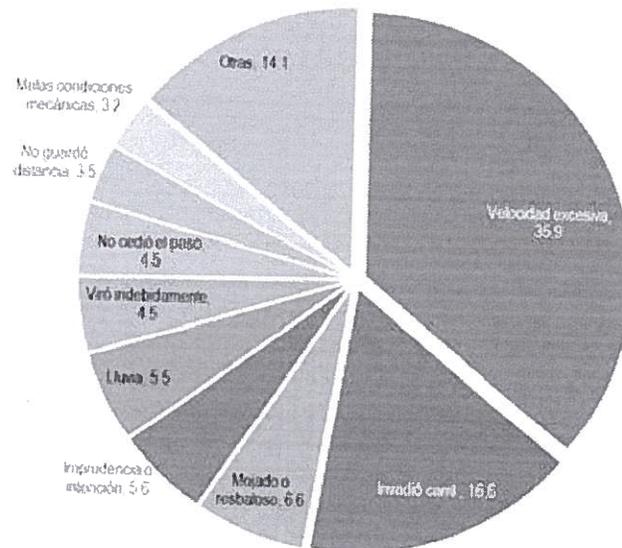
2. *En el numeral 4, actualizar las estadísticas que reflejaron la problemática en el momento en que se analizó la propuesta regulatoria y compararlas con las de la situación inicial.*

Se obtuvieron los resultados de la distribución de circunstancias de los accidentes en los que participaron vehículos del Autotransporte Federal de carga (SPF y privados) para el año 2014, especificando las principales causas que los originaron, por tipo de camino: ET y A, B, C y D.

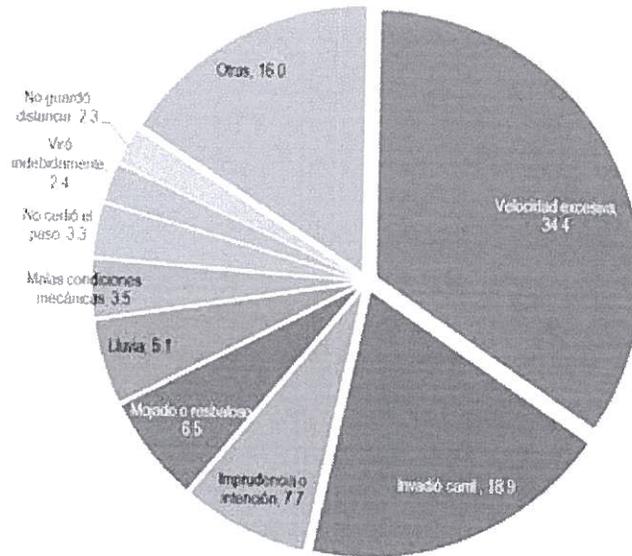
Caminos Tipo ET y A Año 2014



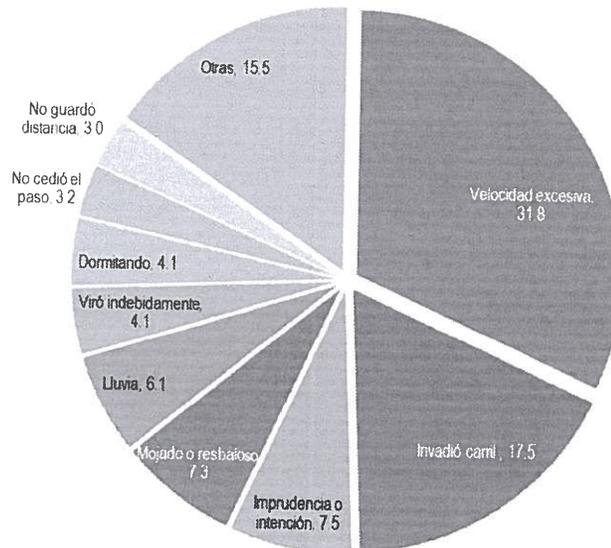
Caminos Tipo B Año 2014



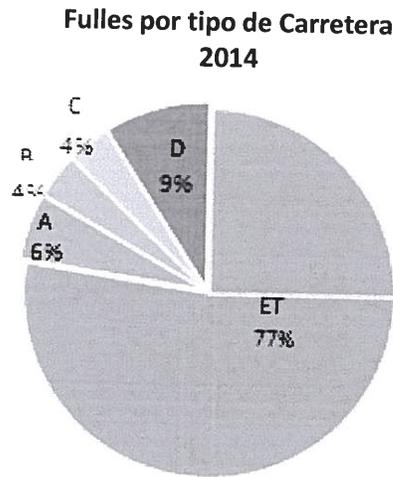
Caminos Tipo C Año 2014



Caminos Tipo D Año 2014

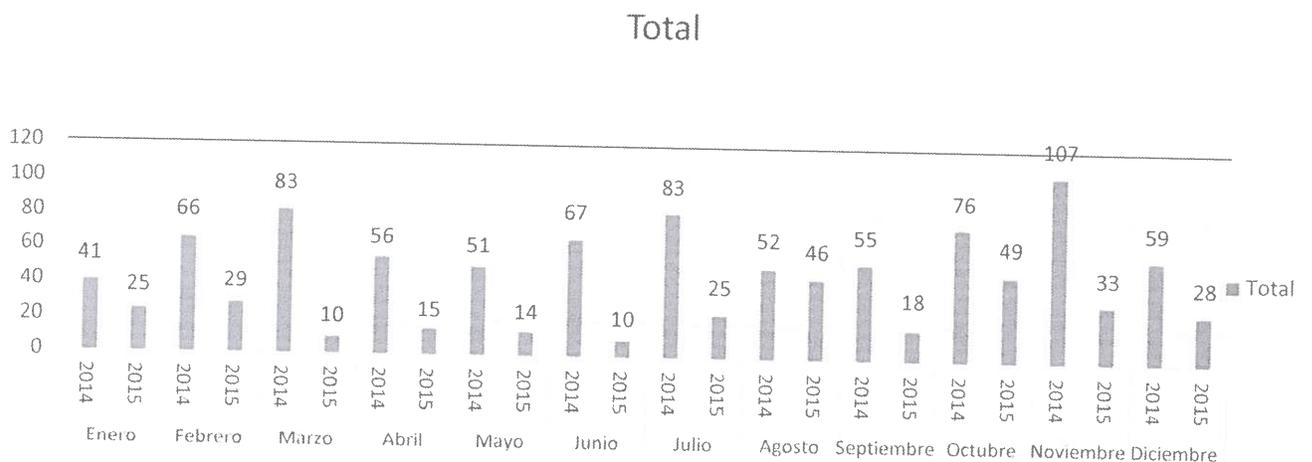


Por otro lado, se actualiza la gráfica de la participación de los tractocamiones doblemente articulados (fulles), por vehículo-kilómetro, por tipo de carretera, para el año 2014, de conformidad con la información aportada inicialmente:



En lo que se refiere a infracciones, se presenta la distribución mensual de las mismas por violaciones a la NOM-012-SCT-2-2014, correspondiente a los tractocamiones de tres ejes, para los años 2014-2015.

Distribución mensual de las 1,098 infracciones que corresponden a las disposiciones de la NOM-012-SCT-2-2014 de la clase "TRACTOR DE TRES EJES"



Asimismo, cabe mencionar que al realizar las migraciones al Sistema no es posible desagregar por concepto de infracción, no obstante, se realizan las acciones con el área de informática para estar en condiciones de remitir la misma, por concepto de infracción.

Respecto a la información de siniestralidad correspondiente al año 2015 se informa que, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán a esa Comisión; acompañados del ejercicio de comparación. Situación similar se presenta con la información respecto a los vehículos-kilómetro, donde esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015.

3. En el numeral 4.1 del formulario de la MIR Ex Post, actualizar (el) los indicador (es) que reflejan (n) la obtención del objetivo regulatorio y compararlos con los de la situación inicial.

Se observó, sobre la presencia de accidentes en caminos y puentes de jurisdicción federal, la participación de vehículos de autotransporte federal. Para los años 2013 y 2014, se tiene registro de los siguientes accidentes, con sus respectivas secuelas.

Saldos 2013 y 2014

| Concepto | 2013 | 2014 |
|--------------------------------------|-------|-------|
| Accidentes | 6,633 | 5,464 |
| Muertos | 989 | 1,070 |
| Lesionados | 4,301 | 3,717 |
| Accidentes con víctimas | 2,580 | 2,246 |
| Daños materiales (millones de pesos) | 757.7 | 676.5 |

Adicionalmente, para el año 2014, se presenta el volumen de vehículos-kilómetro, por tipo de vehículo/configuración, y por tipo de camino:

| Vehículos - Kilómetro (en millones) | | | |
|-------------------------------------|---------|-------|-------|
| AÑO 2014 | | | |
| Vehículo/Configuración Vehicular | ET | A | B |
| B | 3,416.5 | 215.3 | 298.4 |
| C2 | 6,172.8 | 643.0 | 904.9 |
| C3 | 2,164.7 | 181.1 | 226.7 |
| T3-S2 | 7,107.5 | 508.5 | 443.6 |
| T3-S3 | 1,866.8 | 158.1 | 206.1 |
| T3-S2-R4 | 2,324.2 | 171.6 | 118.9 |

Como ya se ha precisado, respecto a la información de siniestralidad correspondiente al año 2015 se informa que, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán; acompañados del ejercicio de comparación. Situación similar se presenta con la información respecto a los vehículos-kilómetro, donde esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015.

II. Impacto de la regulación

En el apartado relativo al impacto de la regulación, esta Comisión solicita a esa Secretaría la siguiente información:

a. Análisis de riesgo

4. *En el numeral 10, actualizar la información de los riesgos que son mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, después de la implementación de la regulación.*

Riesgo # 1.

| | Antes de la Implementación de la Regulación | Después de la Implementación de la Regulación | | | | | | |
|---|---|---|-----|----------------|------|-------|------|-------|
| Población, grupo o industria potencialmente afectada | Todos los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal. | Todos los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal. | | | | | | |
| Tipo de riesgo, afectación o daño probable (enfermedades, fallecimientos, accidentes, daños ambientales, daños materiales, afectaciones económicas, etc.) y su magnitud | Otros. Accidentes (Lesionados y Muertos. La probabilidad de ocurrencia se considera bajo, si se considera el número de unidades de autotransporte que diariamente circulan por la red carretera federal (lo que representa un 25% de todos los accidentes), en relación con el número de accidentes ocurridos, que generen daños en la salud y en la propiedad de los usuarios. | Otros. Accidentes (Lesionados y Muertos. Se presenta la siguiente tabla que muestra la participación de los vehículos de carga del Autotransporte Federal con respecto al total registrado por la Policía Federal en las carreteras vigiladas por esa Corporación, para los años 2013 y 2014, como sigue: | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Accidentes (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>30.15</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>30.34</td> </tr> </tbody> </table> | Año | Accidentes (%) | 2013 | 30.15 | 2014 | 30.34 |
| Año | Accidentes (%) | | | | | | | |
| 2013 | 30.15 | | | | | | | |
| 2014 | 30.34 | | | | | | | |
| Origen y área geográfica del riesgo | Todo el territorio nacional. | Todo el territorio nacional. | | | | | | |
| Probabilidad de ocurrencia del riesgo | | | | | | | | |
| Categoría | | | | | | | | |
| Aceptable | | | | | | | | |
| Bajo | X | X | | | | | | |
| Moderado | | | | | | | | |
| Alto | | | | | | | | |
| Catastrófico | | | | | | | | |

Riesgo # 2.

| | Antes de la Implementación de la Regulación | Después de la Implementación de la Regulación | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|-----|-----------------------------|----------------------|------|-------|-------|------|-------|-------|-----|--------------------------------------|------|-----|------|-----|------|-----|
| Población, grupo o industria potencialmente afectada | Usuarios de las vías generales de comunicación. | Usuarios de las vías generales de comunicación. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tipo de riesgo, afectación o daño probable (enfermedades, fallecimientos, accidentes, daños ambientales, daños materiales, afectaciones económicas, etc.) y su magnitud | Seguridad en la población. Al respecto el problema de accidentalidad se caracteriza por el número de muertos, lesionados y daños materiales. Esto implica un costo económico significativo para la economía nacional, por lo que esta Secretaría considera que mitigar el riesgo de la accidentalidad es fundamental por la importancia del transporte de carga en el país y para preservar la vida de la población, su salud, y costos económicos significativos. Al respecto resulta interesante caracterizar la infraestructura del transporte en México para establecer su | Seguridad en la población. Se presenta las siguientes tablas que muestran la participación de los vehículos de carga del Autotransporte Federal con respecto al total registrado por la Policía Federal en las carreteras vigiladas por esa Corporación, para los años 2013 y 2014, para los saldos de siniestralidad (muertos, lesionados, accidentes con víctimas y daños materiales), como sigue: <table border="1" data-bbox="1006 871 1412 966"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Muertos (%)</th> <th>Lesionados (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>26.82</td> <td>21.14</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>28.28</td> <td>21.24</td> </tr> </tbody> </table> | Año | Muertos (%) | Lesionados (%) | 2013 | 26.82 | 21.14 | 2014 | 28.28 | 21.24 | | | | | | | | |
| Año | Muertos (%) | Lesionados (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 26.82 | 21.14 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | 28.28 | 21.24 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Importancia económica en el país. México se encuentra comunicado, a lo largo y ancho del país, por la red carretera federal conformada por 49,998 kilómetros, que permiten la transportación y movilización de carga y de pasajeros, ya que según datos de la Dirección General de Autotransporte Federal: En los últimos seis años el Autotransporte Federal ha movilizad 477 millones de toneladas en promedio anual. Representa el 82% de la carga terrestre y el 56% del total de la Carga nacional. En los últimos seis años el Autotransporte Federal ha movilizad 3.391 millones de pasajeros en 2013, cifra que Representó el 97% del total de pasajeros transportados a nivel nacional. En conclusión el transporte por carretera es un factor determinante para el desarrollo económico en nuestro país, ya que brinda una comunicación permanente entre los centros de población con los polos regionales de desarrollo, centros de producción y consumo, facilita el acceso a servicios de educación, salud y laborales, entre otros; a través del transporte por carreteras de | <table border="1" data-bbox="1006 1102 1412 1270"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Accidentes con víctimas (%)</th> <th>Daños Materiales (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>22.83</td> <td>56.95</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>23.14</td> <td>57.82</td> </tr> </tbody> </table> <p>Adicionalmente, se muestran los volúmenes de carga transportada por el Autotransporte Federal, su participación de movimiento como carga terrestre y como carga nacional, respecto a los demás modos de transporte</p> <p>Igualmente se presenta la actualización del volumen de pasajeros y su participación a nivel nacional.</p> <table border="1" data-bbox="990 1680 1396 1806"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Carga transportada (millones de ton)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>502</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>511</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>523</td> </tr> </tbody> </table> | Año | Accidentes con víctimas (%) | Daños Materiales (%) | 2013 | 22.83 | 56.95 | 2014 | 23.14 | 57.82 | Año | Carga transportada (millones de ton) | 2013 | 502 | 2014 | 511 | 2015 | 523 |
| Año | Accidentes con víctimas (%) | Daños Materiales (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 22.83 | 56.95 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | 23.14 | 57.82 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Año | Carga transportada (millones de ton) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 502 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | 511 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | 523 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

jurisdicción federal, diariamente se movilizan diversos productos o personas, siendo la transportación de bienes y personas una necesidad inaplazable, ya que se requiere de insumos para la industria, así como de bienes de consumo para la sociedad; la movilización constante por las carreteras de jurisdicción federal pueden derivar en algún accidente en la operación de los servicios de autotransporte, lo cual puede incidir en la generación de daños a la salud y a la propiedad de los usuarios de las vías generales de Comunicación terrestre de jurisdicción federal. Con la implementación de las especificaciones de seguridad que se establecen en la NOM, se pretende que la probabilidad de ocurrencia de accidentes y sus consecuencias económicas Disminuya

Daños materiales. Bajo, si se considera el número de unidades de transporte que diariamente circula

| Año | % Part. Carga terrestre |
|------|-------------------------|
| 2013 | 81.8 % |
| 2014 | 81.4 % |
| 2015 | 81.4 % |

| Año | % Part. Carga nacional |
|------|------------------------|
| 2013 | 55.6 % |
| 2014 | 55.9 % |
| 2015 | 55.9 % |

| Año | Pasajeros transportados (millones) |
|------|------------------------------------|
| 2013 | 3,391 |
| 2014 | 3,459 |
| 2015 | 3,558 |

| Año | % Part. a nivel nacional |
|------|--------------------------|
| 2013 | 96.7 |
| 2014 | 96.5 |
| 2015 | 96.5 |

| | relación al número de accidentes que generan daños en la salud y en la propiedad de los usuarios. | |
|---------------------------------------|---|------------------------------|
| Origen y área geográfica del riesgo | Todo el territorio nacional. | Todo el territorio nacional. |
| Probabilidad de ocurrencia del riesgo | | |
| Categoría | | |
| Aceptable | | |
| Bajo | X | X |
| Moderado | | |
| Alto | | |
| Catastrófico | | |

Riesgo # 3.

| | Antes de la Implementación de la Regulación | Después de la Implementación de la Regulación |
|--|---|--|
| Población, grupo o industria potencialmente afectada | Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal | Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal |
| Tipo de riesgo, afectación o daño probable (enfermedades, fallecimientos, accidentes ambientales, daños materiales, afectaciones económicas, etc.) y su magnitud | <p>Seguridad en el trabajo. Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal, por la posible afectación de daños anticipados a la red carretera federal, que consta de 49,998 kilómetros, por la circulación constante de unidades o configuraciones vehiculares para las cuales no fueron diseñados los caminos y puentes, por lo tanto pudiera generarse un desgaste prematuro. Con la implementación de las especificaciones de la NOM se pretende la disminución del daño anticipado de los caminos y puentes de jurisdicción federal. En este sentido esta Secretaría ha identificado que la problemática implica en términos generales un riesgo económico al país, que consiste en costos por muertos y lesionados, daños materiales y daños anticipados en la infraestructura carretera, principalmente en puentes.</p> <p>Daños en infraestructura.</p> | <p>Seguridad en el trabajo. Como se ha señalado con antelación, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios se eliminó la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008 que, en forma diferenciada, solo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática.</p> <p>Con la información con que se cuenta se tiene que, de las distintas estaciones de pesaje que esta Secretaría instala en varios puntos de la red carretera se obtuvieron, de aquellas localizadas en caminos Tipo ET y A, información del PBV promedio para los años 2013-2015, en las principales configuraciones vehiculares a los que les aplicó la regulación: C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3, como se muestra:</p> |

| Peso bruto vehicular promedio de los vehículos cargados | | | | |
|---|--------------------------------------|------|-------|-------|
| Año | PBV (toneladas) por tipo de vehículo | | | |
| | C2 | C3 | T3-S2 | T3-S3 |
| 2013 | 10.2 | 19.7 | 35.4 | 49.4 |
| 2014 | 10.4 | 19.8 | 36.1 | 50.6 |
| 2015 | 10.2 | 20.1 | 36.3 | 50.0 |

La estabilidad en los promedios del PBV para los vehículos/configuraciones C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3, permite identificar que la medida no generó un incremento importante que pudiera afectar en un daño anticipado a la infraestructura carretera.

| | | |
|---|-----------------------------|-----------------------------|
| Origen y área geográfica del riesgo | Todo el territorio nacional | Todo el territorio nacional |
| Probabilidad de ocurrencia del riesgo | | |
| Categoría | | |
| Aceptable | | |
| Bajo | | X |
| Moderado | X | |
| Alto | | |
| Catastrófico | | |
| Población grupo o industria potencialmente afectada | | |

Como ya se ha precisado, respecto a la información de siniestralidad correspondiente al año 2015 se informa que, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán.

5. En el numeral 11, indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos identificados, como consecuencia de la implementación de la NOM, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que muestre cómo se ha modificado el mismo, a raíz de la implementación de dichas acciones.

| Tipo de riesgo | Seleccione | Grupo, sector o población sujeta al riesgo | Acción implementada | Indicador de impacto (al inicio de la regulación) Año 2014 | Indicador de impacto (actual) Año 2015 |
|----------------|----------------|--|--|--|---|
| | Accidentes | Usuarios de los caminos y puentes | 1. Eliminación de la diferenciación de los vehículos unitarios y | 5,464 | Como ya se ha precisado, respecto a la información de |
| | Enfermedades | | | | |
| | Fallecimientos | | | 1,070 | |

| | | | | |
|---|-------------------------|---|------------------|---|
| Pérdidas materiales Afectaciones económicas Daños ambientales Otros riesgos o afectaciones potenciales (especifique) Lesionados | de jurisdicción federal | tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008 que, en forma diferenciada, sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. 2. Restringir el tránsito de tractocamiones doblemente articulados (fulles) en caminos Tipo "B". Se autoriza la circulación de vehículos doblemente articulados por caminos tipo "B", sólo con autorizaciones especiales de conectividad y medidas de seguridad. 3. Las autorizaciones especiales de conectividad están sujetas a un dictamen de las áreas técnicas de la SCT, dando certeza jurídica a su emisión, con los subsecuentes beneficios en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras y la conservación de la infraestructura. | 676.5 MDP | siniestralidad correspondiente al año 2015 se informa que, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se remitirán. |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | 3,717 | |

6. En el numeral 12, señalar si para determinados grupos o sectores específicos existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se

presentan y si se ha venido aplicando una regulación diferenciada para cada nivel de riesgo aplicable o, en su caso, las razones por las que no se ha hecho. Asimismo, ordenar dichos riesgos del mayor al menor y justificar la necesidad de establecer medidas regulatorias similares para ellos o, en su caso, señalar si en la actualidad puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para cada nivel de riesgo aplicable.

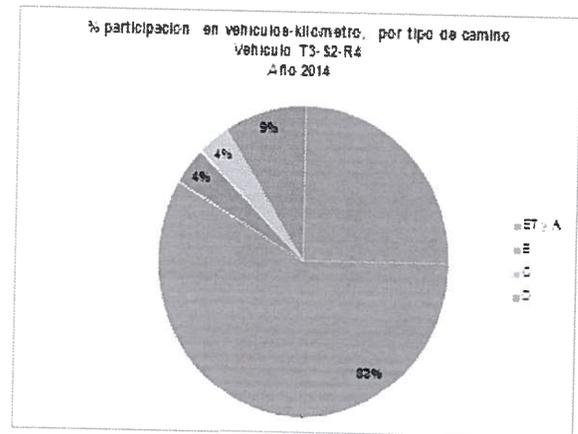
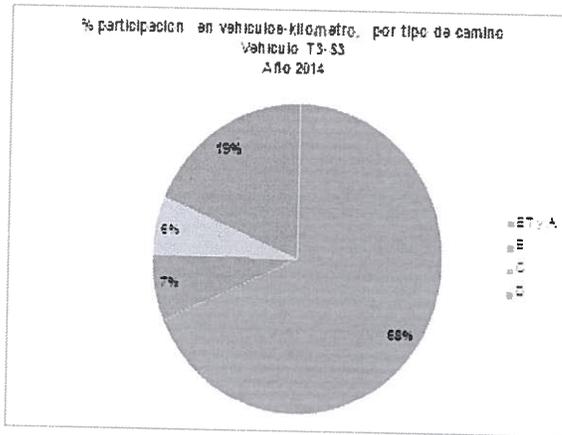
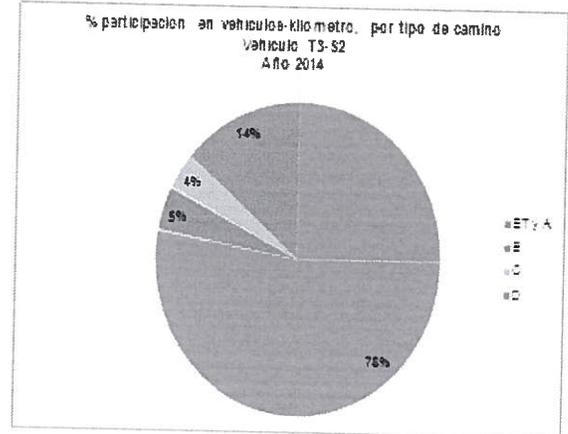
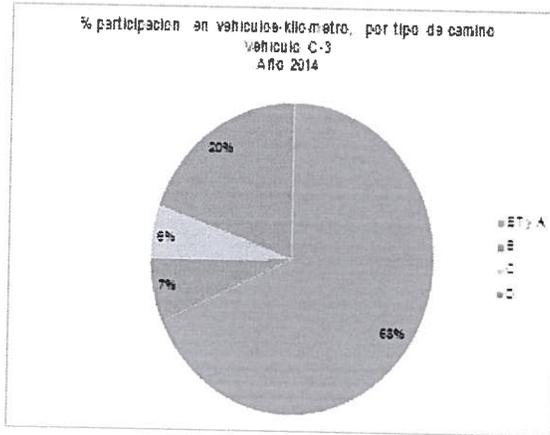
Del numeral anterior, los indicadores de impacto están asociados a la siniestralidad y sus secuelas que se presentan en las carreteras de jurisdicción federal. Como ya se ha precisado, respecto a la información de siniestralidad correspondiente al año 2015 se informa que, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se remitirán.

7. *En el numeral 13, para el riesgo referido por esa Secretaría adicional a los identificados en la problemática inicial, señalar si éste es mayor o menor a los que pretendía mitigar y las medidas que esa Dependencia considera podrían implementarse para mitigarlo.*

En el envío de la MIR Ex post, esta Dependencia expuso que en el caso de las Autorizaciones de conectividad, los usuarios de autotransporte podrían desistir de obtener la Autorización por la complejidad del trámite o bien, no lo soliciten por considerar que no es su responsabilidad y por lo tanto, los transportistas transiten sin autorización, generando un riesgo y además, sin atender medidas de seguridad adicionales que se establecen en las Autorizaciones para una circulación segura en carreteras de menor clasificación.

Se estima que el riesgo no será mayor al que se pretende mitigar por las siguientes razones:

1. No se identifica una negativa sistemática de los usuarios en la obtención de la Autorización de conectividad;
2. Muchos de los trámites de conectividad son derivados del vencimiento de su vigencia de uno previo, siendo una práctica común, que el transportista continúe aplicando las medidas de seguridad y;
3. El volumen del tránsito en carreteras de jurisdicción federal es sensiblemente superior en caminos tipo ET y A (de mayores especificaciones) al que se presenta por aquéllos vehículos/configuraciones que circulan en caminos de menor clasificación, tal como se muestra en las siguientes gráficas, para las principales vehículos/configuraciones en los que se solicita autorización de conectividad.





COMENTARIOS AMANAC:

Respecto al numeral 7 me permito comentar lo siguiente:

De conformidad con la norma vigente de peso y dimensiones los usuarios del autotransporte, es decir aquéllos que contraten su servicios, serán los responsables de tramitar y obtener las autorizaciones de conectividad para que transiten sus prestadores de servicios y de **administrar, monitorear y supervisar su cumplimiento** y por ende serán corresponsables del buen uso de dichas autorizaciones.

Para las empresas navieras representadas por **AMANAC** esta medida representa la carga administrativa y la obligación de gestionar dichas autorizaciones especiales cuando es el autotransportista el que conoce las rutas, la clasificación de carreteras, ubicación de puentes, límites de Peso Bruto Vehicular, dimensiones de sus equipos y características de su configuración vehicular, situación que es desconocida para quien contrata el servicio.

Anteriormente, durante la vigencia de la NOM-012 2 2008 los obligados para tramitar los permisos de conectividad eran los transportistas, por tal razón, consideramos que la obligación para tramitar las autorizaciones especiales de conectividad se puede ampliar también a los transportistas y no sea solamente una obligación exclusiva para los usuarios, y pueda ser uno u otro indistintamente quien realice el trámite con lo cual se abriría un mayor abanico de solicitantes tomando en consideración que ya muchos transportistas contaban con dicho permiso antes de la entrada en vigor de la nueva norma.

Cabe señalar, que la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, CANACAR, organismo gremial que representa a la industria del autotransporte de carga en México, a través de su escrito de fecha 23 de marzo de 2016 dirigido al Director General de las COFEMER el Maestro Mario Emilio Gutierrez Caballero, en el segundo punto de su solicitud se pronuncia a favor de este planteamiento cuando señala lo siguiente:

- ❖ Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación, cuando no estén conectados dos ejes o para conectar dos tramos de un mismo eje. Pedimos lo pueda solicitar también el permissionario dado que es él quien define la ruta óptima a circular considerando que conoce la clasificación carretera.



Punto en el cual coincidimos ya que como bien señalan, el permisionario es quien define la ruta óptima a circular considerando que conoce la clasificación de las carreteras.

Ahora bien, respecto al inciso 1 del numeral 7, la Autoridad señala que “no se identifica una negativa sistemática de los usuario en la obtención de la Autorización de conectividad”.

Sobre el particular, me permito comentar que la AMANAC presentó un escrito con fecha 8 de abril de 2015 a la COFEMER mediante el cual emite comentarios a la NOM-012 en específico al AVISO por el que se hacen del conocimiento a los usuarios del autotransporte, permisionarios y conductores de vehículos de autotransporte federal y transporte privado de carga, pasajeros y turismo, así como a las cámaras, asociaciones y confederaciones de autotransportistas del país, los formatos que deberán utilizar para solicitar diversas autorizaciones especiales y permisos que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, 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, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014, sin ser tomados en consideración.

Por lo anteriormente expuesto, las empresas navieras no se oponen a que se tramiten y existan estas autorizaciones especiales de conectividad que buscan generar una circulación segura en carreteras de menor clasificación, sin embargo, nuestra propuesta como sector va enfocada a que **este trámite también lo puedan llevar a cabo los transportistas de carro por entero** que como ya se ha expuesto son los que tienen conocimiento de la conectividad y especificaciones de las carreteras en el país y eran los obligados anteriormente a hacer el trámite.

b. Análisis de cargas administrativas

8. *Respecto a las cargas administrativas que conlleva la aplicación de la regulación, enlistar los trámites que se encuentran dentro de la regulación e indicar su frecuencia, es decir la cantidad de veces que se han realizado en el periodo de aplicación de la regulación. Asimismo, señalar para cada uno de los trámites las áreas de oportunidad que se considera pueden mejorar la aplicación de éstos.*

| Homoclave | Nombre del trámite | Nombre de la Modalidad (en su caso) | Frecuencia anual inicial (en su caso) |
|--|--|-------------------------------------|---|
| | Solicitud de Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación, para llegar o salir de una Planta Productora o Centro Logístico y/o de Transferencia. | Presencial | Año 2014 Solicitados: 743; Autorizados: 235 Incluye trámites para utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora o centro de distribución, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje. |
| Frecuencia anual durante el periodo de aplicación de la regulación | Identificación de áreas de oportunidad | Presencial | Año 2015 Llegar o salir de Plantas productoras o Centros Logísticos y/o de Transferencia Solicitados: 546; Autorizados: 67 Utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje Solicitados: 95; Autorizados: 2 |
| | Identificación de áreas de oportunidad | | Describe el problema o área de oportunidad 1. Se evalúa la posibilidad de modificar el formato que actualmente se utiliza. Derivado de que los usuarios manifiestan que algunos apartados son confusos e incluso innecesarios. 2. Con la finalidad de agilizar el trámite, se analiza la conveniencia de elaborar una base de datos de los dictámenes de las áreas técnicas, que permita la resolución de las solicitudes en menor tiempo. |

| Homoclave | Nombre del trámite | Nombre de la Modalidad (en su caso) | Frecuencia anual inicial (en su caso) |
|--|---|--|---------------------------------------|
| | Solicitud para obtener permiso especial en rutas específicas para Vehículos que transportan pasajeros o cargas, de hasta 4.50 metros de altura. | Presencial | Año 2014 |
| Frecuencia anual durante el periodo de aplicación de la regulación Año 2015 Solicitados: 41; Autorizados: 30 | Identificación de áreas de oportunidad | Describe el problema o área de oportunidad | Solicitados: 81; Autorizados: 81 |
| | <ol style="list-style-type: none"> Rediseño de formato Elaboración de base de datos sobre los puentes y túneles en las carreteras o tramos a utilizar Elaboración de la base de datos sobre tramos autorizados | <ol style="list-style-type: none"> Se evalúa la posibilidad de modificar el formato que actualmente se utiliza. Derivado de que los usuarios manifiestan que algunos apartados son confusos e incluso innecesarios. A efecto de apoyar a los usuarios se examina la viabilidad de contar con una base de datos sobre los puentes y túneles en las carreteras o tramos a utilizar. Con la finalidad de agilizar el trámite, se analiza la conveniencia de elaborar una base de datos de los dictámenes de las áreas técnicas | |

| Homoclave | Nombre del trámite | Nombre de la Modalidad (en su caso) | Frecuencia anual inicial (en su caso) |
|---|--|--|---------------------------------------|
| | Cambio de tarjeta de circulación | Presencial | Año 2014 |
| Frecuencia anual durante el periodo de aplicación de la regulación Año 2015 N/D | Identificación de áreas de oportunidad | Describe el problema o área de oportunidad | N/D |
| | Ninguna | | N/A |

NOTA: Para el trámite de Cambio de tarjeta de circulación que se tramita para efectos de aspirar al incremento en el Peso Bruto Vehicular, se informa que de las Bases de Datos con que Cuenta la Dirección General Adjunta de Trámites de Servicios de Auto transporte Federal no es posible obtener la información como se solicita, toda vez que no se desagregan las modificaciones de las tarjetas de circulación por tema en específico, lo que impide tener certeza del número de trámites que se realizaron con este fin que nos ocupa, esto es, aspirar al incremento en el PBV.

| Homoclave | Nombre del trámite | Nombre de la Modalidad (en su caso) | Frecuencia anual inicial (en su caso) |
|--|--|--|---------------------------------------|
| | Solicitud de Aprobación para autorregulación con: I. Proceso de embarque con básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones II. Proceso de embarque. | Presencial | Año 2014 Solicitados: 0 |
| Frecuencia anual durante el periodo de aplicación de la regulación Año 2015 Solicitados: 1; Autorizados: 0 | Identificación de áreas de oportunidad Procedimiento de embarque. | Describe el problema o área de oportunidad Es necesario clarificar el Procedimiento de embarque que debe presentar el solicitante, señalando un contenido mínimo del mismo, a efecto de evitar confusión. | |

| Homoclave | Nombre del trámite | Nombre de la Modalidad (en su caso) | Frecuencia anual inicial (en su caso) |
|--|---|---|---------------------------------------|
| | Solicitud de Aprobación para Unidad de Verificación del peso y dimensiones máximas. Identificación de áreas de oportunidad | Presencial | Año 2014 Solicitados: 0 |
| Frecuencia anual durante el periodo de aplicación de la regulación Año 2015 Solicitados: 0 | Convocatoria. | Describe el problema o área de oportunidad Se evalúa la emisión de una Convocatoria, y las áreas de esta Secretaría que deben intervenir en ella, que promueva la instalación de Unidades de Verificación operadas por terceros, acreditadas por la Entidad de Acreditación y Aprobadas por la Secretaría, de conformidad con la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento. | |



COMENTARIOS AMANAC:

Respecto al numeral 8 sobre los trámites: Solicitud de Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una PLanta Productora o Centro Logístico y/o de Transferencia y Solicitud de Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación, cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, me permito comentar lo siguiente:

Como lo hemos manifestado anteriormente, consideramos que la obligación para tramitar éstas **autorizaciones especiales de conectividad se pueden ampliar a los transportistas de carro por entero** y no sea solamente una obligación exclusiva para los usuarios y sea uno u otro indistintamente quien pueda hacer el trámite, toda vez que el autotransportista es el que conoce las rutas, la clasificación de carreteras, ubicación de puentes, límites de Peso Bruto Vehicular, dimensiones de sus equipos y características de su configuración vehicular, situación que es desconocida para quien contrata el servicio **y para el transportista representa un valor agregado a los servicios que oferta a sus diversos clientes.**

Para la industria de los agentes navieros de carga la tramitación y administración de las autorizaciones especiales de conectividad implica el implementar controles que permitan identificar por cada empresa transportista cada una de las unidades contratadas, su peso vehicular más su carga útil, dimensiones de ancho y largo, si cuenta o no con las especificaciones técnicas que le permitan acceder o no al máximo peso bruto vehicular como en el caso del doble semirremolque o full, instalar equipos o enlace de rastreo satelital en cada vehiculo para detectar y aplicar medidas de corrección y reacción para el caso de desviaciones de la ruta asignada con cada uno de los transportistas que se contraten así como sus altas y bajas de su parque vehicular, **lo cual va a generar un costo de cumplimiento relevante que incrementará los costos de operación de las empresa navieras en el orden de \$172,313.040 Dolares Americanos** aunado a los costos que se generan para que cuenten con los elementos para deslindar su responsabilidad y en su caso tener los elementos para evidenciar y notificar a la autoridad el mal uso de dicha autorización de la cual es titular por cada incidencia.

Las empresas navieras no se oponen a que se tramiten y existan estas autorizaciones especiales de conectividad que generan una circulación segura en carreteras de menor clasificación, sin embargo nuestra propuesta como sector va enfocada a que se abra la posibilidad de que este trámite tambien lo puedan llevar a **cabo los transportistas de carro por entero** que, como ya se ha expuesto, son los que tienen conocimiento de la infraestructura carretera, su conectividad y especificaciones de las carreteras en el país y eran los obligados anteriormente a realizar dicho trámite durante la vigencia de la anterior norma oficial mexicana de peso y dimensiones.

c. Análisis de acciones regulatorias

9. En relación con el numeral 14 del formulario de la MIR Ex Post, indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida distinta de los trámites, y adicionales a las reportadas en el análisis de riesgos, que se establecen en la regulación implementada. Asimismo, señalar el (los) indicador (es) que podrían medir el desempeño e impacto de cada acción regulatoria.

A este respecto, se adecúan los indicadores para utilizar indicadores asociados al mercado; mientras que en la sección e. *Análisis de costo beneficio*, se abordarán los impactos en costos y beneficios.

| Acción regulatoria (traer menú desplegable de MIR ex ante) | Grupo, sector o población sujeta a la acción | Acción implementada (MIR ex ante) |
|---|---|--|
| Establece especificaciones técnicas. | Subsector Autotransporte Federal y Transporte Privado que opera con vehículos tipo camión unitario (C) y las configuraciones vehiculares tractocamión articulado (T-S) y los usuarios del Subsector Sector público por la infraestructura carretera así como los demás usuarios de las carreteras | Se elimina la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008 que en forma diferenciada, sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios |
| EX ANTE Indicador de desempeño (nombre) | Dato del indicador de desempeño al inicio de la regulación | Impactos esperados de la acción regulatoria en la economía o mercado (señalar dato y nombre) |
| Peso Bruto Vehicular promedio con el que circulan en carreteras Tipo ET y A | Para el año 2014: C-2 = 10.4 C-3 = 19.8 T3-S2 = 36.1 T3-S3 = 50.6 | Incremento en la productividad del vehículo y competitividad del permisionario y del sector en su conjunto. |
| Percentil detectado en las estaciones en caminos ET y A, para el PBV máximo autorizado en la regulación previa. | Percentil C-2 PBV17.5 = 95.2 Percentil C-3 PBV24.5 = 79.1 Percentil T3-S2 PBV41.5 = 73.0 Percentil T3-S3 PBV45.0 = 33.0 | |
| EX POST Indicador de desempeño (nombre) | Dato de indicador de desempeño actualizado | Impacto real de la acción regulatoria en la economía o mercado (colocar dato actualizado) |
| Peso Bruto Vehicular promedio con el que | Para el año 2015 C-2 = 10.2 | La configuración que presenta un ligero incremento en su PBV promedio es la T3-S2 |

| | | |
|---|---|---|
| circulan en carreteras Tipo ET y A | C-3 = 20.1 T3-S2 = 36.3 T3-S3 = 50.0 Percentil C-2 PBV17.5 = 94.3 Percentil C-3 PBV24.5 = 76.8 Percentil T3-S2 PBV41.5 = 71.1 Percentil T3-S3 PBV48.0 = 42.4 | La estabilidad en los promedios del PBV para los vehículos/configuraciones C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3, permite identificar que la medida no generó un incremento importante que pudiera afectar en un daño anticipado a la infraestructura carretera y, adicionalmente, la reducción del percentil para los vehículos/configuraciones C-2, C-3 y T3-S2, permite inferir que existe un porcentaje de flota que están accediendo a un mayor PBV aprovechando el beneficio de medida en la regulación, incrementando su productividad y competitividad. |
| Acción regulatoria (traer menú desplegable de MIR ex ante) | Grupo, sector o población sujeta a la acción | |
| Establece especificaciones técnicas | Sector público por la infraestructura carretera, así como los demás usuarios de las carreteras. | Acción implementada (MIR ex ante) Se restringe la circulación del tractocamión doblemente articulado en caminos Tipo "B". |
| EX ANTE Indicador de desempeño (nombre) | Dato del indicador de desempeño al inicio de la regulación | Impactos esperados de la acción regulatoria en la economía o mercado (señalar dato y nombre) |
| Vehículos-kilómetro de la configuración T3-S2-R4 en caminos Tipo "B". | 123.3 millones de veh-km. (2013). 118.9 millones de veh-km. (2014). | Disminución del volumen de vehículos-kilómetro circulando en caminos Tipo "B" de tractocamiones doblemente articulados. |
| EX POST Indicador de desempeño (nombre) | Dato de indicador de desempeño actualizado | Impacto real de la acción regulatoria en la economía o mercado (colocar dato actualizado) |
| Vehículos-kilómetro de la configuración T3-S2-R4 en caminos Tipo "B". | Respecto a los vehículos-kilómetro para el año 2015, esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015. | No obstante la restricción, de acuerdo a la misma regulación, esta configuración podrá circular en caminos Tipo "B" cuando no estén conectados dos ejes o tramos del mismo eje; asimismo, por la excepción para acceder a Plantas de Producción, así como Centros Logísticos y/o de Transferencia, al amparo de la Autorización de conectividad que en su caso se emita. |

d. Análisis de los efectos económicos de la regulación

10. En el numeral 15, justificar cada una de las acciones regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado. En específico, para cada una de las acciones regulatorias identificadas en este supuesto:

- i) Identificar de la lista de verificación de impacto competitivo la acción que está afectando la competencia.

| Lista de Verificación de impacto competitivo | Opciones de respuesta |
|--|-----------------------|
| 1. ¿Otorga derechos especiales o exclusivos a los agentes para prestar servicios u ofrecer bienes? | Si () No (X) |
| 2. ¿Establece procedimientos de obtención de licencias, permisos o autorizaciones como requisito para iniciar operaciones, o bien iniciar alguna actividad adicional? | Si (X) No () |
| 3. ¿Crea esquemas preferenciales en las compras de Gobierno a efecto de promover o beneficiar a algunos agentes? | Si () No (X) |
| 4. ¿Establece requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en el (los) mercado(s)? | Si (X) No () |
| 5. ¿Establece condiciones o delimita áreas o zonas geográficas para ofrecer bienes o servicios? | Si (X) No () |
| 6. ¿Establece canales de venta o de distribución exclusivos (presenciales, por internet, telefónicas, por citar algunos)? | Si () No (X) |
| 7. ¿Establece normas o reglas de calidad para los productos o servicios? | Si () No (X) |
| 8. ¿Otorga preferencias o ventajas de cualquier tipo a algún agente? | Si () No (X) |
| 9. ¿Determina el uso obligatorio de algún estándar, modelo, plataforma o tecnología en particular, o de algún producto o servicio protegido por derechos de propiedad intelectual? | Si () No (X) |
| 10. ¿Restringe de alguna forma la capacidad de los productos o vendedores de innovar u ofrecer nuevos productos? | Si () No (X) |
| 11. ¿Establece o influye de manera substancial en la determinación de precios máximos, mínimos, tarifas o en general, cualquier otro mecanismo de control de precios y/o cantidades de bienes o servicios? | Si () No (X) |
| 12. ¿Exime del cumplimiento de otra normativa o regulación a una o a ciertas empresas, incrementando de este modo los costos de competidores y nuevos proveedores? | Si () No (X) |
| 13. ¿Hace o haría más difícil a los consumidores cambiar de proveedor o compañía? | Si () No (X) |
| 14. ¿Modifica o disminuye la información indispensable para que los consumidores puedan tomar una decisión de consumo informada? | Si () No (X) |
| 15. ¿Exime del cumplimiento de la Ley Federal de Competencia Económica? | Si () No (X) |
| 16. ¿Crea o fomenta un régimen de autorregulación o co-regulación? | Si () No (X) |
| 17. ¿Obliga, faculta o favorece que los participantes en el (los) mercado(s) intercambien, compartan o hagan pública información sobre costos, precios, ventas, producción otros datos de tipo confidencial? | Si () No (X) |

- ii) *Indicar de manera específica la acción o mecanismo regulatorio que considera restringe o promueve la competencia.*

Restricción de la circulación de configuraciones de tractocamiones doblemente articulados por caminos tipo "B".

- iii) *Señalar los artículos aplicables de la regulación para dicha acción.*

Numeral 6.1.2.1, Tabla B-2.

Numeral 6.2.1.4, Tabla C-2.

- iv) *Describir cómo esta acción restringe (limita) o promueve la competencia o eficiencia del mercado.*

No se permite prestar el servicio de transporte de carga para las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, desde o hacia los centros de producción, distribución o de consumo que se encuentren conectados por caminos Tipo "B"; salvo casos de excepción



previstos en el Capítulo 6.4 de Casos de Conectividad, esto es, que cuenten con la Autorización de conectividad.

Comentarios AMANAC:

En relación al párrafo anterior, es importante ampliar la facilidad administrativa para que la posibilidad de tramitar éstas autorizaciones especiales de conectividad se conceda también a los transportistas de carro por entero y no sea solamente una obligación exclusiva para los usuarios, toda vez que el autotransportista es el que conoce las rutas, la clasificación de carreteras, ubicación de puentes, límites de Peso Bruto Vehicular, dimensiones de sus equipos y características de su configuración vehicular, situación que es desconocida para quien contrata el servicio en su calidad de usuario, además de que agregaría valor a los servicios que brindan los autotransportistas.

- v) *Otorgar evidencia de los efectos que ha generado esta acción desde su implementación a la fecha de su evaluación, en el mercado o mercados relacionados.*

La medida implica la reducción del volumen de tractocamiones doblemente articulados en caminos Tipo "B", debido a la restricción de su circulación en este tipo de caminos, salvo aquéllos que cuenten con Autorización de conectividad para circular en un camino de menor clasificación. El efecto en los mercados debiera reflejarse cuando estas Autorizaciones son negadas o declaradas improcedentes que implique al usuario recurra a otros tipos de vehículos o configuraciones vehiculares, como puede ser el camión unitario o el tractocamión articulado.

Si bien es cierto que la regulación restringe la circulación de los vehículos doblemente articulados por los caminos Tipo "B", en la Manifestación de Impacto Regulatorio del Anteproyecto de Norma presentada ante esa Comisión, se señalaron los siguientes beneficios que se obtendrían por esta restricción:

1. Los ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes para las carreteras tipo B, liberará recursos de inversión por \$14,835.7 millones.
2. Los ahorros en costos por daño a pavimentos genera un beneficio, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, que oscila entre \$ 5 y \$ 9 millones de pesos al año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos.
3. Ahorro por siniestralidad. Es importante destacar que se tendría un beneficio tomando en consideración los saldos de accidentes, esto es, muertos, lesionados y daños materiales, que asciende a \$ 472,018 pesos.



Cabe hacer mención que esta restricción favorece a la seguridad de los demás usuarios de las vías generales de comunicación y además, está contenida en una de las recomendaciones del Panel de Expertos constituido en 2013 para analizar la NOM-012-SCT-2-2008.

No obstante lo anterior, como ya se mencionó, esta configuración podrá circular en caminos Tipo "B" cuando no estén conectados dos ejes o tramos del mismo eje; asimismo, por la excepción para acceder a Plantas de Producción, así como Centros Logísticos y/o de Transferencia.

En caso de considerar que existe alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo que se analiza que pudiera tener efectos más procompetitivos o de mayor eficiencia para el o los mercados, señalar cuál es ésta y justificar si sería oportuno cambiar la regulación adoptando la alternativa propuesta.

No se considera que exista otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo que se analiza que pudiera tener efectos más procompetitivos o de mayor eficiencia para el o los mercados.

Comentarios AMANAC:

Respecto a lo anterior señalado, como otra alternativa para dar cumplimiento a la obligación para tramitar éstas autorizaciones especiales de conectividad, se propone se abra también a los transportistas de carro por entero y no sea solamente una obligación exclusiva para los usuarios, toda vez que el autotransportista es el que conoce las rutas, la clasificación de carreteras, ubicación de puentes, límites de Peso Bruto Vehicular, dimensiones de sus equipos y características de su configuración vehicular, situación que es desconocida para quien contrata el servicio.

Como se puede apreciar del siguiente formato o checklist los numerales de la solicitud de autorización especial de conectividad para utilizar un camino de menor clasificación, o para llegar o salir de una planta productora o Centro logístico y/o de transferencia identificados como 3.1 3.2, 3.3, 3.4; 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5. 4.6; 5, 6 y 7 corresponden a información que es conocida y esta en poder del transportista.



SCT
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



| Camino o tramo | Inicia en (km., población próxima y Entidad Federativa): | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|-----------------------------|--|---------------------------------|---|----------------------|-----------------------------|
| | Termina en (km., población próxima y Entidad Federativa): | | | | | | | | | | | | |
| | Longitud total del camino o tramo (km.): | | Nombre de la carretera conforme al RPD ¹ : | | | | | | | | | | |
| | Número de ruta conforme al RPD ¹ : | | Clasificación del camino o tramo conforme al RPD ¹ : | | | | | | | | | | |
| | Puentes en el camino o tramo de menor clasificación solicitado (incluye pases superiores vehiculares) | | | | | | | | | | | | |
| No. | Kilometraje (Cadenamiento de ubicación) | No. | Kilometraje (Cadenamiento de ubicación) | No. | Kilometraje (Cadenamiento de ubicación) | No. | Kilometraje (Cadenamiento de ubicación) | | | | | | |
| 1 | | 4 | | 7 | | 10 | | | | | | | |
| 2 | | 5 | | 8 | | 11 | | | | | | | |
| 3 | | 6 | | 9 | | 12 | | | | | | | |
| 5. Clase de vehículo o configuración vehicular a utilizar (marcar con "X") | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> IC2 | | <input type="checkbox"/> IC2-R3 | | <input type="checkbox"/> T3-S1 | | <input type="checkbox"/> T3-S2-R2 | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> IC3 | | <input type="checkbox"/> T2-S1 | | <input type="checkbox"/> T2-S1-R2 | | <input type="checkbox"/> T3-S2-R4 | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> IC3 | | <input type="checkbox"/> T2-S2 | | <input type="checkbox"/> T2-S1-R3 | | <input type="checkbox"/> T3-S2-R3 | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> IC2-R2 | | <input type="checkbox"/> T3-S2 | | <input type="checkbox"/> T2-S2-R2 | | <input type="checkbox"/> T3-S3-S2 | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> IC3-R2 | | <input type="checkbox"/> T3-S3 | | <input type="checkbox"/> T3-S1-R3 | | <input type="checkbox"/> T2-S2-S2 | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> IC3-R3 | | <input type="checkbox"/> T2-S3 | | <input type="checkbox"/> T3-S1-R3 | | <input type="checkbox"/> T3-S2-S2 | | | | | | | |
| 6. Peso Bruto Vehicular y dimensiones del vehículo o configuración vehicular | | | | | | | | | | | | | |
| Clase o configuración vehicular | Peso Bruto Vehicular (Ton.) | Largo del camión o tractocamión (metros) | Largo de Semirremolque (metros) | Largo del Remolque (metros) | Largo total (metros) | Ancho del Vehículo (metros) | Clase o configuración vehicular | Peso Bruto Vehicular (Ton.) | Largo del camión tractocamión (metros) | Largo de Semirremolque (metros) | Largo del Remolque o Semirremolque (metros) | Largo total (metros) | Ancho del Vehículo (metros) |
| C2 | | | N/A | N/A | | | T3-S1 | | | | | | |
| C3 | | | N/A | N/A | | | T2-S1-R2 | | | | N/A | | |
| C3 | | | N/A | N/A | | | T2-S1-R3 | | | | | | |
| C2-R2 | | | N/A | | | | T2-S2-R2 | | | | | | |
| C3-R2 | | | N/A | | | | T3-S1-R2 | | | | | | |
| C3-R3 | | | N/A | | | | T3-S1-R3 | | | | | | |
| C2-R3 | | | N/A | | | | T3-S2-R2 | | | | | | |
| T2-S1 | | | | N/A | | | T3-S2-R4 | | | | | | |
| T2-S2 | | | | N/A | | | T3-S2-R3 | | | | | | |
| T3-S2 | | | | N/A | | | T3-S3-S2 | | | | | | |
| T3-S3 | | | | N/A | | | T2-S2-S2 | | | | | | |
| T2-S3 | | | | N/A | | | T3-S2-S2 | | | | | | |
| N/A = No Aplica | | | | | | | | | | | | | |
| 7. Condiciones de seguridad | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |

99 2510-0225



ASOCIACION MEXICANA DE AGENTES NAVIEROS A.C.

Ejército Nacional Mexicano No. 115 Col. Verónica Anzures, C.P. 11300, México, D.F.

Tels.: 5523-4455 y 5523-0522 Fax: 5543-7975

amanac@amanac.org.mx

www.amanac.org.mx





e. Análisis costo beneficio

11. Con relación al numeral 18 del formulario de la MIR Ex Post, indicar los costos de cumplimiento y beneficios tanto monetarios como no monetarios que, hasta el momento, ha representado la regulación para los sujetos regulados. Adicionalmente, en su caso, presentar los costos y beneficios que la regulación ha generado para la sociedad en base a alguna de las metodologías enunciadas en el formulario y, para cada una, indicar su descripción y sus resultados.

Una de las variables clave para la estimación de los costos de cumplimiento y beneficios monetarios que, hasta el momento ha representado la regulación para los sujetos obligados, son la determinación de los vehículos-kilómetro, de los distintos vehículos/configuraciones, en los tipos de camino, según corresponda. Para esta información, esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015. Una vez que se cuente con ella se estará en condiciones de realizar los cálculos correspondientes que se le remitirán.

Asimismo, otras variables tienen que ver con datos de siniestralidad ocurridos en caminos Tipo "B", información que como se ha señalado con antelación, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Para ello, esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán.

12. En el numeral 19, brindar una estimación sobre los efectos, en términos de los beneficios o ahorros que, en su caso, se han generado con motivo de la aplicación de una diferenciación regulatoria con base en lo indicado en las secciones de análisis de riesgos y de los efectos económicos de la regulación, con base en los niveles de riesgo o en sectores o grupos a los que está dirigida la regulación (por ejemplo, MIPYMES).

Como se señaló en la MIR remitida a esa Comisión junto con el Proyecto de la regulación, la propuesta de regulación es de carácter general. Cabe señalar que el grupo o industria a la que le beneficia o impacta la regulación es el Autotransporte Federal y Transporte Privado que opera sus vehículos en caminos y puentes de jurisdicción federal. Una de las principales modificaciones a la regulación, benefició a aquellos permisionarios que operan con camiones unitarios o tractocamión articulado sencillo, con un incremento en su productividad y competitividad, así como a sus usuarios.

Sin embargo, en la operación del subsector autotransporte federal y transporte privado, los denominados hombres-camión, pequeñas, medianas y grandes empresas, operan de diversas maneras, sea con camiones unitarios, tractocamiones articulados sencillos y doblemente



articulados, por lo que la propuesta de regulación no contempla esquemas que impacten de manera diferenciada a sectores o agentes económicos específicos.

No obstante lo anterior, como se ha identificado, al eliminarse la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, permitió establecer un peso único en estas configuraciones con los establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008 que, en forma diferenciada, sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Esto se ha traducido en una mayor capacidad de carga útil y por lo tanto la obtención de un mayor beneficio económico para los transportistas, incrementándose la productividad y competitividad del Sector.

Eventualmente podrá calcularse y se le remitirá, una vez que se cuente con la información de una de las variables clave para la estimación de los beneficios o ahorros que se han generado con motivo de la aplicación de la regulación y que tiene que ver con los vehículos-kilómetro, de los distintos vehículos/configuraciones, en los caminos Tipo "ET" y "A". Para esta información, esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015.

13. *En el numeral 20, brindar una estimación de los costos y beneficios que considera se seguirán generando como resultado de la aplicación de la regulación, con base en la información disponible a la fecha.*

Como se ha señalado, una de las variables clave para la estimación de los costos y beneficios que se consideran se seguirán generando como resultado de la aplicación de la regulación, son la determinación de los vehículos-kilómetro, de los distintos vehículos/configuraciones, en los tipos de camino, según corresponda. Para esta información, esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015. Una vez que se cuente con ella se estará en condiciones de realizar los cálculos correspondientes que se le remitirán.

Asimismo, otras variables tienen que ver con datos de siniestralidad ocurridos en caminos Tipo "B", información que como se ha señalado con antelación, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Para ello, esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán.

14. *En el numeral 21, brindar una evaluación cualitativa de los costos y beneficios que no haya sido posible cuantificar hasta el momento, justificando las razones por las que no ha sido posible efectuar dicha cuantificación. Además, comparar dicha evaluación con los costos y beneficios cualitativos que originalmente se estimaron para la NOM.*

Como se ha señalado, una de las variables clave para la estimación de los costos y beneficios que hasta el momento ha representado la regulación para los sujetos obligados, son la determinación de los vehículos-kilómetro, de los distintos vehículos/configuraciones, en los tipos



de camino, según corresponda. Para esta información, esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015. Una vez que se cuente con ella se estará en condiciones de realizar los cálculos correspondientes que se le remitirán.

Asimismo, otras variables tienen que ver con datos de siniestralidad ocurridos en caminos Tipo "B", información que como se ha señalado con antelación, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Para ello, esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán.

Como evaluación cualitativa, se hace mención que si bien el restringir el tractocamión doblemente articulado a circular en caminos tipo "B", se generará un mayor consumo de combustible al realizarse el traslado en vehículos sencillos; se destaca que esto no quiere decir que vaya a ser el doble de consumo de combustible o el doble de generación de emisiones contaminantes, ya que la relación que guarda es del 1.44, señalado en la metodología presentada en la MIR remitida a esa Comisión.

Por otro lado, no debe desestimarse que en carreteras tipo "B", "C" o inclusive tipo "D", se forman filas de vehículos de carga, autobuses y automóviles, detrás del tractocamión doblemente articulado porque no lo pueden rebasar, generando con ello importantes volúmenes de emisiones contaminantes; más allá del aspecto de seguridad que esto puede implicar la maniobra de rebase.

Asimismo, se destaca que el pasado 12 de junio de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el AVISO por el que se modifica la clasificación de las carreteras, previstas en el Apéndice referido en el artículo 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado el 26 de enero de 1994 y sus respectivas modificaciones. Dicho instrumento prevé la inclusión de vialidades construidas en los últimos años o diversas carreteras o tramos detectados como no incluidos en el Apéndice de referencia; así como aquéllas que fueron modernizados en sus características estructurales, geométricas (radios de curvatura) y/o en su sección transversal (número de carriles, ancho de corona, acotamientos); y así también consideró la revisión de la clasificación sobre aquéllas carreteras que cuentan con un camino alterno de mayores especificaciones; y finalmente, coincidir los ejes de transporte con los ejes carreteros definidos por esta Secretaría y que son de altas especificaciones.

III. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

15. En el numeral 23, ahondar acerca de los resultados obtenidos de la aplicación de los esquemas y mecanismos manifestados en el numeral 22 del formulario de la MIR Ex Post, e indicar si a la fecha éstos se están aplicando de la misma manera para todos los sujetos y materias reguladas o si se ha venido efectuando alguna diferenciación en función del nivel de riesgo inherente a cada sujeto o materia. Para tal efecto, presentar indicadores y estadísticas como el número de verificaciones, las sanciones aplicadas, organismos de

certificación, unidades de verificación, terceros autorizados y recursos interpuestos contra la regulación implementada.

Con la finalidad de vigilar la aplicación de la **NOM-012-SCT-2-2014**, relativa al peso y dimensiones de los vehículos que circulan en las carreteras de jurisdicción federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realiza verificaciones de peso y dimensiones; y a la fecha los esquemas y mecanismos manifestados en el numeral 22 se están aplicando de manera general para todos los sujetos y materias reguladas.

Se presentan resultados estadísticos del año 2011 al 2016 de las verificaciones de peso y dimensiones programadas y las realizadas.

| 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016* |
|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
| Programado | Realizado | Programado |
| 180,760 | 177,008 | 197,689 | 257,075 | 188,885 | 225,477 | 167,951 | 207,564 | 135,444 | 183,888 | 152,191 |

* Cifras a marzo de 2016

Sancionados

| 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016* |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 6,222 | 8,323 | 6,686 | 5,944 | 2,753 | 770 |

* Cifras a marzo de 2016

IV. Evaluación y monitoreo

16. *Con relación al numeral 24 del formulario de MIR Ex Post, indicar la(s) metodología(s) y los indicadores que se han utilizado para monitorear y evaluar los logros de los objetivos planteados por la implementación de la regulación, así como los resultados obtenidos hasta el momento. Asimismo, señalar la periodicidad con la que se ha llevado a cabo dicha evaluación, los datos empleados y su fuente de información. Por último comparar los resultados obtenidos en la implementación de la regulación con los propuestos al momento de su emisión.*

Jerarquía de objetivos: Objetivo principal de la emisión de la regulación.

Metodología implementada: Análisis Observacional/ Gráfico.

Periodicidad / Horizonte de evaluación: Anual.

Dato / fuente de información: Instituto Mexicano del Transporte con información de Policía Federal.

Resultados obtenidos de la aplicación de la metodología:

Accidentes y saldos 2013 y 2014.

| Concepto | 2013 | 2014 |
|--------------------------------------|-------|-------|
| Accidentes | 6,633 | 5,464 |
| Muertos | 989 | 1,070 |
| Lesionados | 4,301 | 3,717 |
| Accidentes con víctimas | 2,580 | 2,246 |
| Daños materiales (millones de pesos) | 757.7 | 676.5 |

| Peso bruto vehicular promedio de los vehículos cargados Caminos Tipo ET y A | | | | |
|--|--------------------------------------|------|-------|-------|
| Año | PBV (toneladas) por tipo de vehículo | | | |
| | C2 | C3 | T3-S2 | T3-S3 |
| 2013 | 10,2 | 19,7 | 35,4 | 49,4 |
| 2014 | 10,4 | 19,8 | 36,1 | 50,6 |
| 2015 | 10,2 | 20,1 | 36,3 | 50,0 |

| Año | Percentil para el PBV detectado en las estaciones en caminos ET y A, para distintos vehículos/configuraciones, para los años 2010-2015 | | | |
|------|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | C-2 | C-3 | T3-S2 | T3-S3 |
| | Percentil (PBV=17.5) | Percentil (PBV=24.5) | Percentil (PBV=41.5) | Percentil (PBV=48.0) |
| 2013 | 97,2 | 80,3 | 73,7 | 39,1 |
| 2014 | 95,2 | 79,1 | 73,0 | 33,0 |
| 2015 | 94,3 | 76,8 | 71,1 | 42,4 |

| Vehículos-kilómetro de la configuración T3-S2-R4 en caminos Tipo "B" | |
|---|--------------------|
| Año | Millones de veh-km |
| 2013 | 123.3 |
| 2014 | 118.9 |

Respecto a la información de siniestralidad correspondiente al año 2015 se informa que, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán. Situación similar se presenta con la información respecto a los vehículos- kilómetro, donde esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015.



V. Consulta pública

17. En el numeral 25 indicar, en su caso, si se ha consultado a las partes y/o grupos a quienes resulta aplicable la regulación respecto de su implementación, efectos, eficacia y eficiencia, seleccionando el tipo de consulta, el nombre del particular y la opinión otorgada.

La Norma Oficial Mexicana **NOM-012-SCT-2-2014**, 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, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014, establece en su Transitorio Tercero, lo siguiente:

“TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.”

Para evaluar el desempeño y seguimiento de la aplicación de la **NOM-012-SCT-2-2014**, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes formó, con las principales Cámaras y Asociaciones del Sector, el “Grupo de Trabajo para la Evaluación del Desempeño y Seguimiento de la NOM-012-SCT-2-2014”, con el objeto de apoyar la vigilancia, monitoreo y evaluación del desempeño de la Norma, a través de la recopilación de información que permita aglutinar los estudios que coadyuven a su análisis, dentro de los primeros tres años de la vigencia de la Norma, de conformidad con lo establecido en su Artículo Transitorio Tercero.

Derivado del Grupo de Trabajo, se formaron 7 Subgrupos que atienden diversas temáticas relacionadas con la Norma, como son:

- Control de peso máximo
- Actualización del marco jurídico
- Configuraciones vehiculares
- Sistemas de información
- Transporte de materiales y sustancias peligrosas
- Reclasificación de carreteras
- Seguridad Vial

A este respecto se presenta de manera enunciativa y no limitativa diversas opiniones externadas en las sesiones de los distintos Subgrupos de Trabajo:

| Subgrupo: Control de peso máximo | |
|---|---|
| Nombre | Opinión |
| AMOTAC | <ul style="list-style-type: none"> Propone que se cumpla con la Norma, se aplique la corresponsabilidad y se apliquen las sanciones que correspondan. |
| | <ul style="list-style-type: none"> Propone evaluar comparativamente entre las descargas por eje autorizadas en la Norma vigente y en la Norma anterior, así como los coeficientes de daño existentes al pavimento entre ambas normatividades. Propone se cambie el cumplimiento del peso bruto vehicular, por el peso útil. Propone que el margen de tolerancia sea de 500 Kg en lugar de 50 Kg. Propone que exista una tolerancia en el peso a la hora de levantar infracciones. |
| CONCAMIN | <ul style="list-style-type: none"> Propone que sea la seguridad vial uno de los temas a evaluar. |
| IMT | <ul style="list-style-type: none"> Señaló que deben tomarse en cuenta tres ejes: Seguridad, Conservación de la Infraestructura y la Productividad. Propone se implementen sistemas de pesaje dinámico que sirvieran como base para sancionar un mayor número de vehículos. |
| ANTP | <ul style="list-style-type: none"> Propone que los objetivos y alcances sean: Control de peso máximo, que se establezca un manual de procedimiento de verificación, difundir la ubicación de las básculas y que los análisis abarquen todas las configuraciones de la Norma. Pidió que la información generada en Centros de pesaje sirva para evaluar la Norma. |
| ANPACT | <ul style="list-style-type: none"> Propone que se identifique claramente cuál es la capacidad de los tractores; no sólo en tracción, sino en peso. |
| CONATRAM | <ul style="list-style-type: none"> Propone que se hagan prácticas de campo antes de cualquier decisión. |

| Subgrupo: Actualización del marco jurídico | |
|---|--|
| Nombre | Opinión |
| AMOTAC | <ul style="list-style-type: none"> Proponen que se cumpla con la Norma NOM-012-SCT-2-2014. |
| CONATRAM | <ul style="list-style-type: none"> Proponen que se cumpla con los compromisos del Panel de expertos. |
| CONCAMIN | <ul style="list-style-type: none"> Que se alinee la Normatividad aplicable al autotransporte con la NOM-012-SCT-2-2014. |

| Subgrupo: Configuraciones vehiculares | |
|--|--|
| Nombre | Opinión |
| AMOTAC | <ul style="list-style-type: none"> Sugirió que con la información que se genere por la aplicación de la Norma NOM-012-SCT-2-2014 y la información de la Policía Federal, se analice la problemática de la diferencia de peso y dimensiones entre las configuración C-R vs T-S-R. |
| CANACAR | <ul style="list-style-type: none"> Solicitó que se deben mostrar los resultados de los estudios de configuraciones realizados por el IMT, que sustentaron a la Norma vigente. Propone que para la expedición de los permisos de 4.50 m, se utilice como sustento técnico el Proyecto de Norma de Construcción de Carreteras. |
| ANTP | <ul style="list-style-type: none"> Proponen que se cumpla con los compromisos del Panel de expertos. |
| CONATRAM | <ul style="list-style-type: none"> Proponen que se cumpla con los compromisos del Panel de expertos. Sugirió que se distinga el camión de 4 ejes con dos ejes delanteros, del camión de 4 ejes con tres ejes traseros. |
| CANACINTRA | <ul style="list-style-type: none"> Realizó una presentación sobre diversos dispositivos tecnológicos para el equipamiento de los vehículos, que abonan a la seguridad |
| ANPACT | <ul style="list-style-type: none"> Expuso lo relativo a ejemplos de dispositivos de seguridad con los que se cuenta actualmente en la industria. |

| Subgrupo: Sistemas de información | |
|--|--|
| Nombre | Opinión |
| ANTP | <ul style="list-style-type: none"> Solicitó que el Panel de Expertos exponga cuál es la información que faltó para sustentar la opinión sobre los cambios a la NOM-012. Propone consultar el trabajo del resto de los Subgrupos para reforzar las acciones. También propone tomar en cuenta a organismos que se dedican a registrar y analizar accidentes, como CONAPRA, para que la información que se genere sea de acuerdo a estándares internacionales. De igual forma, propone que se revise el programa anual de supervisión para determinar si la información recabada serviría para reforzar la NOM-012. |
| CIMAT | <ul style="list-style-type: none"> Solicitó que el reporte de accidentes debe ser más preciso y que la base de datos debe ser más accesible y completa. Propone aprovechar los sistemas digitales para mejorar la generación y consulta de información. En especial es importante profundizar en la configuración vehicular y responsabilidad de la sobrecarga. |
| AMOTAC | <ul style="list-style-type: none"> Señaló que es necesario actualizar el padrón de vehículos. |
| UNAM | <ul style="list-style-type: none"> Sugirió definir qué información se requiere y quiénes son los actores que la generan; a partir de ello, realizar catálogos de información por jerarquías. Propone indagar en la utilización de dispositivos electrónicos para prevenir accidentes. |
| AMOTAC | <ul style="list-style-type: none"> Menciona que es indispensable conocer cuántos fulles y dollys circulan. |
| CONATRAM | <ul style="list-style-type: none"> Propone mejorar los peritajes y reportes que genera la Policía Federal, ya que ellos son los primeros que atienden las emergencias. |
| CANACAR | <ul style="list-style-type: none"> Sugirió que se invite al INEGI para conocer su metodología sobre índices de accidentes a fin de adaptarla al Autotransporte Federal. |
| CANAPAT | <ul style="list-style-type: none"> Propone realizar un diagnóstico de la información que se tiene para hacer una propuesta puntual. |
| CONCAMIN | <ul style="list-style-type: none"> Propone aprovechar la información que también se genera por parte de la industria y las Cámaras. |
| IMT | <ul style="list-style-type: none"> Propone revisar el anuario estadístico de accidentes que elabora el IMT y aprovechar la información que ya se genera para construir una base más robusta. |

| Subgrupo: Transporte de materiales y sustancias peligrosas | |
|---|--|
| Nombre | Opinión |
| ANIQ | <ul style="list-style-type: none"> Solicitó un análisis de la prohibición inmediata de los fulles en el transporte de materiales peligrosos. |
| ANIQ y | <ul style="list-style-type: none"> Proporcionarán listados de productos altamente tóxicos. |
| CANACAR | <ul style="list-style-type: none"> Se deben correlacionar el peso de los diferentes productos peligrosos y la capacidad de diseño del vehículo con el Peso Bruto Vehicular. Propone trabajar para hacer más eficiente la operación de los servicios de autotransporte. |
| AMOTAC | <ul style="list-style-type: none"> Propone que se aborden de manera integral los temas de todos los Subgrupos, toda vez que están correlacionados. |
| ANTP | <ul style="list-style-type: none"> Propone rescatar y contar con la información de los análisis realizados por el Panel de Expertos. |
| UNAM | <ul style="list-style-type: none"> Precisó que es importante contar con conductores calificados para conducir los vehículos. |
| CONATRAM | <ul style="list-style-type: none"> Propone que para analizar las recomendaciones de los expertos se requieren datos duros sobre la problemática en la transportación de materiales peligrosos por prohibir los fulles. Propone que PEMEX se asuma la figura de expedidor en todos los casos independientemente de si el comprador del producto lo transporta o no. |

| Subgrupo: Reclasificación de carreteras | |
|---|---|
| Nombre | Opinión |
| CANACAR | <ul style="list-style-type: none"> Propone una estructura uniforme de clasificación de carreteras en lugar de tener tramos diversos en una misma carretera. Propone la revisión de la clasificación de diversos tramos carreteros. |
| CONCAMIN | <ul style="list-style-type: none"> Solicitó que se compartan los criterios para determinar la clasificación de carreteras. |
| CAINTRA | <ul style="list-style-type: none"> Propone que el trámite para obtener el permiso de conectividad sea fácil. |
| UNAM | <ul style="list-style-type: none"> Sugirió que debe existir un criterio para determinar cuándo una carretera es alterna y viable y cuándo no lo es. Realizó una presentación de la información disponible en otros países sobre las restricciones de circulación. |

| Subgrupo: Seguridad Vial | |
|--------------------------|--|
| Nombre | Opinión |
| CANACAR | <ul style="list-style-type: none"> Solicitan que se agilice la expedición de Permisos de conectividad, para conocer las disposiciones de seguridad que deben cumplir al circular en un camino de menor clasificación. |
| CONATRAM | <ul style="list-style-type: none"> Propone que la Policía Federal ponga a disposición en una página de Internet con información estadística de accidentes. |
| ANTP | <ul style="list-style-type: none"> Solicitó se dé un seguimiento puntual a los accidentes. |

VI. Propuestas regulatorias

18. En el numeral 26, indicar el (las) área (s) de oportunidad para la mejora del marco regulatorio que se haya (n) detectado durante el periodo de aplicación de la regulación y justificarla (s).

| Tipo de acción | Disposición jurídica a adicionar, modificar o eliminar de la regulación implementada | Justificación |
|---|---|---|
| 2. Desregular disposiciones excesivas u obsoletas. 3. Simplificar cargas administrativas | Fraciones I y II del numeral 6.4.1.1. Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes:... El solicitante debe señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como las condiciones de seguridad a seguir. | No se tiene una versión pública de la ubicación de los puentes en las distintas rutas; adicionalmente, se estima que la Dirección General de Autotransporte Federal, en la Autorización que en su caso emita, es quien debe establecer las condiciones de seguridad a seguir. |

| Tipo de acción | Disposición jurídica a adicionar, modificar o eliminar de la regulación implementada | Justificación |
|---|--|--|
| 2. Desregular disposiciones excesivas u obsoletas. 3. Simplificar cargas administrativas | Numeral 6.4.4.1 El interesado presentará solicitud en el formato que para tal efecto defina la Secretaría, señalando que técnicamente es viable porque se cumple con el Peso Bruto Vehicular según el tipo de camino, y con las dimensiones establecidas en las Tablas B y C de la Norma, y que los gálibos de los puentes y túneles para las rutas solicitadas son superiores a la altura requerida. Además, incluirá las rutas origen-destino solicitadas. | No se tiene una versión pública de la ubicación de los puentes en las distintas rutas. |

| Tipo de acción | Disposición jurídica a adicionar, modificar o eliminar de la regulación implementada | Justificación |
|----------------|---|---|
| 1. Regular. | Numeral 6.1.2.2.5 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés). | Debe revisarse la conveniencia de continuar con esta disposición en la regulación o bien, establecerse un Procedimiento de Evaluación de la Conformidad para su verificación. |

Comentarios AMANAC:

Nuestra propuesta como sector naviero es que la obligación para tramitar éstas autorizaciones especiales de conectividad se abra también a los transportistas de carro por entero y no sea solamente una obligación exclusiva para los usuarios, toda vez que el autotransportista es el que conoce las rutas, la clasificación de carreteras, ubicación de puentes, límites de Peso Bruto Vehicular, dimensiones de sus equipos y características de su configuración vehicular, situación que es desconocida para quien contrata el servicio.

Las empresas de transportación marítima no se oponen a que se tramiten estas autorizaciones de conectividad que generan una circulación segura en carreteras de menor clasificación, siendo más accesible y viable el trámite al abrirlo también a los transportistas de carro por entero, tomando en consideración que los transportistas tienen ya la experiencia en la tramitación y administración de dichas autorizaciones durante la vigencia de la anterior norma por lo que se estima que no existe ningún inconveniente para que lo tramiten en forma directa los transportistas de carro por entero como lo señala la propia Cámara Nacional del Autotransporte de Carga CANACAR en su escrito de comentarios, planteamiento en el que coincidimos.



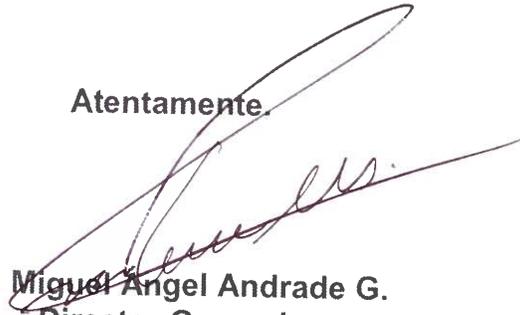
Conclusion:

Consideramos que de aprobarse en sus términos sin atender los comentarios vertidos, podría disminuir la eficiencia en el mercado de autotransporte de carga. Esta afectación se traduciría, a su vez, en una afectación a los puertos mexicanos y sus aduanas marítimas ante la falta de certidumbre y costos adicionales tanto los importadores como exportadores mexicanos que requieran del autotransporte de carga para movilizar sus mercancías.

Por lo anteriormente expuesto, le pedimos atentamente sean tomados en consideración nuestros comentarios al citado documento: Comentarios a las Respuestas a la información solicitada en el Oficio No. COFEME/16/1212, de fecha 10 de marzo de 2016, mediante el cual se solicitó información adicional con respecto al formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex Post sobre los efectos que la aplicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012- SCT-2-2014 ha tenido desde su entrada en vigor.

Sin más por el momento y agradeciendo de antemano todo su apoyo y atenciones que sirva prestar al presente, no omito reiterarle mis más altas y distinguidas consideraciones.

Atentamente.



Lic. Miguel Angel Andrade G.
Director General.



FONASBA

ASOCIACION MEXICANA DE AGENTES NAVIEROS A.C.

Ejército Nacional Mexicano No. 115 Col. Verónica Anzures, C.P. 11300, México, D.F.

Tels.: 5523-4455 y 5523-0522 Fax: 5543-7975

amanac@amanac.org.mx

www.amanac.org.mx



C.I.A.N.A.M