

De: Ing. Miguel A. Martínez Millán <presidencia@canacar.com.mx>
Enviado el: jueves, 16 de enero de 2025 05:07 p. m.
Para: Contacto CONAMER; Alberto Montoya Martin Del Campo
CC: Roberto Lastiri; Juan Cristobal Vázquez Mejía
Asunto: COMENTARIOS CANACAR
Datos adjuntos: CANACAR EXPEDIENTE 10.0001.080125.pdf

Importancia: Alta

Distinguido Comisionado:

En referencia al documento denominado **“AVISO A TODOS LOS PERMISIONARIOS, CÁMARAS, ASOCIACIONES, FEDERACIONES Y CONFEDERACIONES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA, PASAJE Y TURISMO; Y SERVICIOS AUXILIARES”**, presentado ante la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), el día 8 de enero de 2025, asignándole el Número de Expediente 10/0001/080125, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), en su carácter de Órgano de Consulta del Gobierno Federal con base a la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones y representante del sector de Autotransporte Federal de Carga, se presentan los siguientes comentarios en el archivo adjunto.

Saludos Cordiales.



Ing. Miguel Ángel Martínez Millán
Presidente Nacional

✉ presidencia@canacar.com.mx
☎ 55 5999 7168

CANACAR Pachuca 158 bis, Col. Condesa, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06140, CDMX. ☎ 55 5999 7100
www.canacar.com.mx X f in Canacar México



Ciudad de México a 16 de enero de 2025.

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO
COMISIONADO NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA
PRESENTE

Distinguido Comisionado:

En referencia al documento denominado **“AVISO A TODOS LOS PERMISIONARIOS, CÁMARAS, ASOCIACIONES, FEDERACIONES Y CONFEDERACIONES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA, PASAJE Y TURISMO; Y SERVICIOS AUXILIARES”**, presentado ante la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), el día 8 de enero de 2025, asignándole el Número de Expediente 10/0001/080125, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), en su carácter de Órgano de Consulta del Gobierno Federal con base a la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones y representante del sector de Autotransporte Federal de Carga, se presentan los siguientes comentarios:

AL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO (AIR)

- Este tipo de ordenamiento no deriva de alguna regulación expedida anteriormente por la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) de la SICT. Asimismo, el AIR **no** cumple con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 68 de la Ley General de Mejora Regulatoria, debido a que no indican la o **las Regulaciones que pretenden abrogar, derogar o modificar**, en términos del artículo 78 de la citada Ley.
- En la población a la que impacta, omite mencionar a los servicios auxiliares de mensajería y paquetería, así como a las grúas de arrastre, y de arrastre y salvamento, mismos que no se consideran en el Anexo Técnico de la propuesta.
- En el Apartado III. Impacto de la regulación, se menciona que se crea la obligación para los transportistas que el balizado de sus vehículos sólo se realizará una vez, además de que traerá muchos beneficios para los permisionarios, sin embargo, los mismos no son mencionados.
- En la descripción de costos, se menciona lo siguiente:
 - Parque vehicular: 1, 800, 000 unidades
 - El 40% tendrá que balizar (316, 633) – sin embargo, se presenta un dato erróneo, el 40% corresponde a 720, 000.
 - Por lo que $720, 000 \times \$ 500 = \$ 360, 000, 000.00$ (treientos sesenta millones de pesos M.N.)



Si consideramos el Parque vehicular de 1,800, 000 unidades, el costo de la propuesta de regulación será de \$1,800,000 x \$500 = \$900, 000, 000.00 (novecientos millones de pesos M.N).

Por lo anterior, se tiene que llevar a cabo un análisis a profundidad para hacer el cálculo de costos de cumplimiento, considerando equipo, materiales a utilizar, mano de obra, entre otros aspectos. Asimismo, este proyecto tiene un amplio impacto en la economía a los permisionarios y un efecto sustancial sobre el autotransporte federal y sus servicios auxiliares.

- La DGAF de conformidad con sus atribuciones y funciones, no podrá llevar a cabo la evaluación de esta propuesta de regulación, ya que no es la encargada de la seguridad en las carreteras en lo concerniente a robos, asaltos, agresiones a los conductores, entre otros temas de seguridad.
- Con respecto al oficio 4.2.5.- 05/2025, en el cual se solicita la reducción de plazos de consulta pública a 3 días hábiles, se observa un **incumplimiento** con lo establecido en el segundo párrafo del artículo 73 de la Ley General de Mejora Regulatoria, que a la letra dice:

Artículo 73. ...

*“Para tal efecto, deberán **establecerse plazos mínimos de consulta pública que no podrán ser menores a veinte días**, de conformidad con los instrumentos jurídicos que las Autoridades de Mejora Regulatoria establezcan en el ámbito de su competencia. La determinación de dichos plazos mínimos deberá tomar en consideración el impacto potencial de las Propuestas Regulatorias, su naturaleza jurídica y ámbito de aplicación, entre otros elementos que se consideren pertinentes y que deberán establecerse mediante el Manual de Funcionamiento del Análisis de Impacto Regulatorio”.*

AL ANEXO TÉCNICO

- ✓ El Anexo **no** menciona el origen de los caracteres que se colocarán en las unidades vehiculares, es decir, si serán los de las placas de identificación, números económicos con clave de las empresas, código de cada empresa, entre otros.
- ✓ Respecto a los tipos de vehículos que por las características de su carrocería o modalidad no se pueda llevar a cabo el “balizado” se considera inviable la colocación de una lona, en virtud de que la operación de los servicios en diversas ocasiones atiende al traslado de equipos extranjeros (contenedores marítimos, equipos de importación temporal, madrinas automotrices, entre otros).

Además, conforme a las condiciones meteorológicas, la lona podría desprenderse generando accidentes a los usuarios de la carretera, así como su desgaste rápido por cuestiones climáticas. También, se pone en riesgo la



integridad física de los operadores para la colocación de las lonas en las partes altas, ya que se considera un mínimo de 4 metros, lo que imposibilita su colocación. En cuestiones económicas, se incurren en costos adicionales (elaboración, mantenimiento y reposición), sin mencionar el robo y vandalismo. Asimismo, el uso de lonas de baja calidad genera residuos plásticos que afectan al medio ambiente.

- ✓ Se menciona que el balizado podrá realizarse mediante calcomanía o con pintura en las ubicaciones señaladas conforme al tipo y configuración del vehículo, sin embargo, faltan los esquemas para Grúas Industriales, Grúas de Arrastre y Grúas de Arrastre y Salvamento.
- ✓ Proponen tomar como referencia la NMX – D - 225 – IMNC – 2017, pero esta norma está enfocada a cintas reflejantes a base de prismas, no es para calcomanías o pinturas, en su caso, deberán considerar la tonalidad Pantone que sea de interés para los permisionarios.

Esperando que estos comentarios se consideren de manera previa a emitir el dictamen correspondiente por parte de la dependencia gubernamental que representa, quedo atento a cualquier aclaración o duda.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE



Ing. Miguel Ángel Martínez Millán
Presidente Nacional

