

Fecha 19.06.2014	Sección Empresas y Negocios	Página 21
----------------------------	---------------------------------------	---------------------

INHIBE MEJORA TECNOLÓGICA: **CANAPAT** Iniciativa NOM 012 frena modernización

Alejandro de la Rosa
EL ECONOMISTA

LA CÁMARA Nacional del Autotransporte de Pasajeros y Turismo (**Canapat**) asegura que el anteproyecto de Norma Oficial Mexicana, NOM 012, sobre pesos y dimensiones, es discriminatorio y perjudicial para los usuarios del servicio, porque elimina los beneficios de incrementar tonelaje a las unidades que incorporen mejoras tecnológicas en beneficio de su seguridad. Así, desalienta la renovación del parque vehicular.

De acuerdo con un documento presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el pasado 3 de junio, sólo las unidades doblemente articuladas (fulles) podrán incrementar su peso bruto vehicular a través de la diferenciación establecida por cumplir; por ejemplo: con dictámenes de condiciones físico-mecánicas y de baja emisión de contaminantes o sistema antibloqueo para frenos, entre otras condiciones.

En la norma vigente los autobuses de pasajeros sí son considerados para circular con mayor peso que implican los blindajes o los dobles pisos de algunas uni-

dades, y pueden sumar 1.5 toneladas en cada eje motriz y 1.0 toneladas en cada eje de carga, mediante la diferenciación. El peso máximo que se propone para sus configuraciones B2, B3 y B4 será de 17.5, 24.5 y 27 toneladas, respectivamente.

“En el caso de los vehículos de pasaje y turismo, si bien su función no es de **transporte de carga**, el avance tecnológico en los componentes de los autobuses hacen que sean más seguros. Los fabricantes realizan mejoras como medidas fundamentales de seguridad vial, ya que transportan vidas humanas”, dice en su comentario la **Canapat**, enviado a la Comisión de Mejora Regulatoria (Cofemer).

COMPLICACIONES CON BITÁCORA

La cámara, a través de su gerente general, Felice Minutti, solicita mantener los requisitos en bitácoras de horas de servicio, que a la fecha se hace diariamente y contienen los datos del tiempo efectivo de conducción y determina el de descanso, porque el anteproyecto busca incluir esta información “con registro por viaje”.

alejandro.delarosa@eleconomista.mx

