

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-58-60
----------------------------	---------------------------	--------------------------

¿Cuánto costará implementar la NOM-012?

En el proyecto de norma que regula el peso y las dimensiones de camiones, hay un punto en controversia: la reducción del full en caminos de conectividad, que según empresarios incrementaría el costo de operación ligado al transporte.



¿Cuánto costará la NOM-012?

ENRIQUE TORRES

En el proyecto de norma que regula el peso y las dimensiones de camiones que circulan en las carreteras del país, hay un punto en controversia: la reducción del camión con doble remolque en caminos de conectividad, que según empresarios incrementaría sustancialmente el costo de operación ligado al transporte.

Los 104,300 viajes con más de 5.6 millones de toneladas que mueve al año la cementera Cemex en vehículos de doble remolque diferenciado, bien se pueden convertir en 165,653 traslados por camión de un solo remolque. Lo anterior en caso de aplicarse la normatividad que actualmente contiene el anteproyecto de Norma Oficial Mexicana (NOM)

012, pues se propone reducir el peso y tránsito en caminos de conectividad de este tipo de vehículos a un límite de 50 kilómetros para trasladar las materias primas y productos terminados a su destino.

De aplicarse la medida, Cemex sufriría un impacto de 442 millones 106,775 pesos.

Y no son los únicos que se preocupan por los cambios en la NOM: la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León (Caintra), señala que sus agremiados absorberían un gasto adicional de 12,000 millones de pesos al año, principalmente debido a la restricción de peso y tránsito por conectividad, pues se pretende reducir de 150 a 50 los kilómetros para el traslado de materias primas y productos terminados de sus plantas: "La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), fue omisa al presentar un análisis integral en términos monetarios de los cos-

tos", declaró.

Jesús Francisco López, Presidente de la Comisión de Transporte de Caintra, manifestó que por la dinámica comercial e industrial de México, se han instalado centros productivos en diversas partes del país. Estos lugares carecen de acceso a carreteras de alta especificación, denominadas tipo "ET" y "A", por lo que el transporte se vería seriamente afectado en costo y servicio con esta limitante de conectividad.

En junio pasado, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) publicó en el Diario Oficial de la Federación que el proyecto de NOM-012 que -entre otros puntos-, propone limitar la circulación de camiones doblemente articulados a determinadas carreteras federales.

Actualmente, los transportistas pueden circular en carreteras tipo "B" para entregar su carga, pero la modificación de la NOM-



Continúa en siguiente hoja

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-58-60
----------------------------	---------------------------	--------------------------

012 limitaría la distancia a solo un tercio de ese trayecto.

De acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), dependencia de la SCT, las carreteras tipo "B" conforman la red primaria y, por sus características geométricas y estructurales, sirven para traslados interestatales, como el que va de Querétaro a Celaya o la federal México-Toluca.

Para Grupo Bimbo, la reducción de kilómetros ocasionaría un incremento en el precio de sus productos, ya que tendrían que duplicar el número de viajes semanales para repartir la mercancía.

"El impacto económico por limitar la conectividad de los tractocamiones doblemente articulados en carreteras tipo "B" a solo 50 kilómetros para trasladar productos exclusivamente en configuraciones sencillas, implica un costo de 490.9 millones de pesos para Bimbo, que en términos de incremento en el costo de los productos al consumidor final, representa 23%", indicó la empresa en una carta enviada a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (Cofemer).

Bimbo actualmente hace 762 viajes en camiones de doble remolque a la semana, pero de eliminarse esa conectividad, tendría que hacer 1,524 viajes, lo que implica duplicar el gasto semanal en el rubro de transporte.

Federico Domínguez Zuloaga, titular de la Dirección General del Autotransporte Federal (DGAF), descartó que pudieran registrarse aumentos en el precio de los productos, toda vez que la reducción en el peso de los camiones se aplica desde el año pasado.

Otros diferenciales

Para la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Depar-

tamentales (Antad), el proyecto no considera a los centros de distribución, ni a los centros logísticos: "En numerosos casos, los centros de distribución se encuentran alejados de las autopistas de mayores especificaciones. Por tanto, esta restricción incrementará sustancialmente los costos de operación de las empresas, que ahora se verán obligadas a utilizar vehículos de menor capacidad y pagar más fletes para mover el mismo volumen de mercancías", declaró Vicente Yáñez, Presidente Ejecutivo de la agrupación.

Para la SCT, eliminar el uso de camiones con doble remolque en carreteras de menores especificaciones, representa una medida para incrementar la seguridad vial.

Según la dependencia, entre 2008 y 2010 los vehículos de carga estuvieron involucrados en 21,341 accidentes en caminos y puentes de jurisdicción federal, que ocasionaron la muerte de 3,606 personas y dejaron lesionadas a otras 16,134.

De ahí que el planteamiento de la SCT también incluya la reducción de 13.70 a 12.19 metros la longitud de los semirremolques y remolques que se utilizan en las configuraciones con tractocamión doblemente articulado.

Conforme a lo publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), serán 75.5 las toneladas como peso máximo en camiones con doble remolque, aun en los diferenciados, a los cuales se les permitía cargar 80 toneladas. Además hay 20 modificaciones a la NOM-012, entre las que se incluye eliminar la diferencia del peso entre los vehículos unitarios y los tractocamiones, a fin de establecer una medida única en ese tipo de camiones.

De ahí que ahora la configu-

ración T3-S2 (camión sencillo) aumenta en cinco toneladas su Peso Bruto Vehicular, al pasar de 41.5 toneladas en la norma anterior a 46.5 en el anteproyecto actual. Estos vehículos deberán circular solo en los caminos tipo "ET" y "A" (autopistas).

"Con esta medida, habrá un menor daño en el pavimento y el gobierno ahorrará 14,835 millones de pesos (mdp)", indicó Eduardo Romero, Coordinador de Manifestaciones de Impacto Regulatorio de la Cofemer.

De acuerdo con el documento presentado el 15 de julio pasado, la Cofemer consideró válidos los elementos aportados por la SCT: "Se tendrá un beneficio neto positivo en cuanto a competitividad y seguridad vial que, en términos monetarios y para un periodo de evaluación de cinco años, será del orden de 125,336.57 mdp".

Para la dependencia, el costo de operación vehicular por restringir la circulación de los vehículos doblemente articulados en los caminos tipo "B", pasando de unidades T3-S2-R4 (doble remolque) a unidades T3-S3 (camión con remolque sencillo), oscila entre los 240 y 339 millones de pesos por año, dependiendo del porcentaje de camiones vacíos.

La Cofemer resaltó que de acuerdo con estudios de la SCT, los puentes y carreteras Tipo "B" no fueron diseñados para soportar el peso de vehículos doblemente articulados. Es por ello que este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo para la circulación de este tipo de vehículos.

"Es en este sentido que se planteó limitar los permisos de conectividad en carreteras tipo

Fecha 15.08.2014	Sección Revista	Página 2-58-60
----------------------------	---------------------------	--------------------------

“B” y en recorridos de un máximo de 50 kilómetros –previa justificación de las empresas propietarias de las cargas–, así como su circulación en zonas urbanas, a los casos estrictamente necesarios”, aclaró.

Claudio Gallegos Pérez, Secretario General de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram), destacó que si bien se observan cambios sustanciales en el proyecto de norma, no se contempla la eliminación de la configuración del doble remolque: “Es necesario modificar las especificaciones técnicas contenidas en la norma, para privilegiar la seguridad de todos los usuarios y evitar el daño a la infraestructura carretera”.

Sin embargo, en un estudio efectuado por la Cervecería Moctezuma se destaca que esta compañía registra un promedio

de 10 accidentes al año, lo que representa 0.006% de los viajes de la empresa: “Mucho se debe a la inversión realizada en mecanismos de seguridad y capacitación de los operadores”, puntualiza el informe.

Alex Theissen, Presidente de la Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP), declaró que la autoridad debe dar continuidad a las acciones que cada empresa implementó a favor de la seguridad vial, como en el caso de los vehículos diferenciados. Asimismo recordó que desde 2011 se han dado grandes cambios en el sector, impulsados principalmente por empresas que contribuyen a la creación de cultura vial, desde los actuales usuarios y operadores, hasta las nuevas generaciones.

“De ahí deriva la importancia de implementar normas para los ámbitos no regulados hasta ahora”, puntualizó. **■**

Privilegios al doble remolque

En su exposición de motivos, la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (Cofemer) justificó la determinación de la SCT de quitarle peso y restringir la circulación de los camiones con doble remolque, pues argumentó que la norma se determinó con base en una ecuación empírica que se utiliza en México y en Estados Unidos (EUA), denominada fórmula puente.

“Cabe destacar que el doble remolque o full es la mayor de las configuraciones vehiculares previstas en la propuesta de modificación de la NOM-012, misma que autoriza a circular con una longitud máxima de 31 metros y un Peso Bruto Vehicular de 66.5 toneladas (t) y un permiso de peso adicional de 1.0 t por eje de carga y 1.5 t por eje motriz, que solo será autorizado para caminos “ET” y “A”. Es decir, esta configuración vehicular puede incrementarse a 75.5 t, condición sujeta a que los vehículos cuenten con suspensión neumática”.

En la norma publicada en 2008, se autorizaba al full un peso adicional de 4.5 t exclusivamente en caminos de altas especificaciones tipo “ET” y “A”, por un período de cinco años: “Cabe señalar que éste era un incremento artificial que no contaba con elementos de justificación técnica. Sin embargo, la razón de que se estableciera, en su momento, fue brindar incentivos a los transportistas y usuarios de tracto-camiones doblemente articulados para circular en caminos tipo “ET” y “A”, ya que éstos implicaban el pago de un peaje, por lo que la posibilidad de mayor carga compensaba el sobre costo por circular en autopistas”.



Costo de deterioro a pavimentos por toneladas-km movida



Impacto Reducción de 80 a 75.5 ton. Acuerdo SCT 30-Abril-12
NOM-012-SCT-2-2008

CONFIGURACIÓN	PBV(Ton.)	Viajes/año	Carga movilizada (Ton.)	Costos	
				Costos/Viajes adicionales	Incremento
Full diferenciado	80	2,433	133,838	41'088,217.95	
Full estándar	75.5	2,650	133,838	44'749,544.31	
Full por conectividad	66.5	3,225	133,838	54'454,264.76	
T3-S3	54	3,718	133,838	47'181,557.55	
T3-S2	46.5	4,537	133,838	57'577,493.96	
COMPARATIVO	Incremento/75.5	217	0	3'661,326.35	8.91%
	Incremento/66.5	792	0	13'366,046.80	32.53%
	Incremento/54	1,284	0	6'093,339.60	14.83%
	Incremento/46.5	2,103	0	16'489,276.01	40.13%