



NOM-012, calientan motores

■ *La postura de la industria, sobre esta norma, se encuentra dividida entre los asociados de Concamin que preside Francisco Funtanet.*

Pues le cuento que no todo es miel sobre hojuelas. Ayer a medio día, en las oficinas de la Dirección General de Autotransporte Federal, que encabeza **Federico Domínguez**, se citó a reunión de trabajo del Subcomité No 2 del CCNN TT (Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre), para iniciar la revisión de la publicación del dictamen final de Cofemer de la NOM—012.

Le he contado que en el Comité domina el voto del gobierno federal con las dependencias representadas por lo que estas reuniones, resultan el último recurso de las asociaciones y cámaras que forman parte del CCNN TT para intentar que la regulación acordada hasta ahora se modifique.

Fíjese que revisan, párrafo por párrafo, y este ejercicio puede tomar varios días, pero es el paso previo necesario para citar al CCNN TT y votar la NOM-012, lo que le adelanté que podría ocurrir a finales de la próxima semana o la primera de octubre.

La postura de la industria se encuentra dividida entre los asociados de Concamin que preside **Francisco Funtanet** (Canacar, de **Roberto Díaz**, Canacinsa, de **Rodrigo Alpizar**, **Alex Thyssen** de ANTP y **Miguel Elizalde** de ANPACT).

Nos comentan que Canapat, que preside **Gustavo Cárdenas**, no forma parte del Comité pues aun-

que forma parte de Concamin no participa por ser un tema más enfocado a carga más que a pasaje).

También asistieron otras asociaciones como Conatram, de **Elías Dlp** (Que no pertenece a Concamin), y la AMOTAC, de **Rafael Ortíz** “El Búfalo” que no participa ni en el CCNN TT ni en la Concamin.

De las propuestas presentadas por la Comisión de Transporte de Concamin, que lleva **José Luis Fuente**, se han aceptado varios puntos, lo que la industria ve positivo, pero aún hay desacuerdo sobre dos temas que le he comentado que son cruciales: conectividad y vehículos diferenciados (porque se sube la carga autorizada a los normales y sencillos).

El tema de la conectividad es el que más puede impactar la logística del país (te permite circular con el mismo peso en carreteras de menor clasificación), principalmente al limitar la operación de los fulles, e inclusive hacerlo inviable en muchas carreteras del país. Ahí les ha brincado

el tema de que la última clasificación carretera de la SCT aumentó el número de carreteras tipo “D”, por donde de plano se prohíbe el tránsito.

Si la SCT actualiza las carreteras y aumenta su nivel de clasificación (lo que sería lo más congruente derivado de varios años en que se han roto récords de inversión en infraestructura),

entonces no serían tan necesarios los permisos de conectividad, ya que la misma clasificación de la carretera te permitiría circular por esas rutas sin necesidad del permiso. Le comenté que la actualización se realizará por separado, pero los asistentes quieren ver ya el resultado, antes de que se aplique la NOM, pues sienten que la política de solicitud y permisos de conectividad les aumentará costos y bajará competitividad.

Respecto al tema de los vehículos diferenciados, que aumenta el peso a sencillos, ha generado una fuerte reacción, pues sienten que fue parte de una negociación política más que racional, porque propiciará la importación de vehículos usados o detendrá el proceso de renovación de la flota vehicular.

Las diferencias para salvarse mediante alguna norma de dispositivos de seguridad que hicieran obligatorio el contar con ellos, independientemente del peso que transporte (es decir parejo para todos), o fomentando un programa de renovación de la flota que descarte los vehículos antiguos, a la par de que inhiba la entrada de camiones viejos de EU.

Lo que no deja buen sabor de boca, para algunos, es la oscuridad en lo que se manejan los temas, pues siguen pensando que debieran darse a conocer las opiniones del panel de expertos, que han sido “reservadas por segu-



Fecha 19.09.2014	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

ridad nacional”, la nueva clasificación de carreteras que no es pública, el análisis de índices de accidentes cuyas metodologías se desconocen, etcétera.

Por el bien del proceso que ha llegado muy lejos, podría aumentarse la transparencia que hace dudar a la industria de las razones que argumenta la SCT para regular pesos y dimensiones vehiculares, con el objetivo de garantizar seguridad, servicio, conectividad, facilitación logística y amigabilidad con ambiente y usuarios.

De Fondós a Fondo

De plácemes deberían estar los inversionistas de ICA, pues a partir de ayer, la concesión carretera Nuevo Necaxa-Tehuacán, que tuvo un costo total de 8,939 millones de pesos (mdp), comenzará a reeditar en flujo a las empresas dueñas de la concesión, mismas que construyeron a partes iguales ICA, que preside **Alonso Quintana Isaac**, y Globalvía, de **Javier Pérez Fortea**.

Aunque el crecimiento de los flujos de la carretera será incre-

mental a lo largo del tiempo, cerca del 50 por ciento lo pagará a partir de ahora el gobierno con base en disponibilidad que deriva de los flujos del proyecto. Recordemos que las concesionarias tienen mínimo riesgo comercial.

Ahora, al reducirse el tiempo de traslado entre el Distrito Federal y Tuxpan de 6 a 2.5 horas, y Tuxpan, el puerto petrolero por excelencia, se anticipa que la etapa de madurez de este activo se alcance en menos de tres, porque tiene tanto el componente comercial como el de pago por disponibilidad que realiza el gobierno.

En cuanto al contrato de financiamiento de la construcción de la vía de 85 km que se firmó en junio de 2008 fue a nueve años por un monto de 6,061 millones de pesos para financiar la construcción de este proyecto que dejó en garantía a la subsidiaria Auneti con el sindicato bancario encabezado por Banco Santander, Scotiabank, Caixabank, Banobras, HSBC Securities y Dexia, la afectación al fideicomiso del derecho de cobro permite amortizar sin problema la deuda y, al

mismo tiempo, la recuperación de la inversión de capital. Espere una mejoría en la liquidez de ICA.

Sin duda se trata de una buena noticia, le informo que se ha creado la primera compañía petrolera independiente mexicana. Se trata de Sierra Oil & Gas, que será dirigida por **Iván Sandrea**. Los inversionistas de esta petrolera están integrados por tres fondos de capital privado.

Anote usted a Riverstone Holdings de **Jim Hackett**, y a EnCap Investments de **Jason DeLorenzo**, cada una de ellas aportará 225 millones de dólares (mdd), y por México es Infraestructura Institucional (I2) que dirige **Jerónimo Gerard Rivero**, que justo le acababa de informar hace días en este espacio que invertirá 75 mdd, con lo que la empresa petrolera nace con recursos por 525 mdd de capital inicial.

Hay desacuerdo sobre dos temas que son cruciales: conectividad y vehículos diferenciados.