

**Comentarios acerca del trabajo realizado por el
Panel de Expertos
que revisó la Norma de Peso y Dimensiones de los Vehículos de
Autotransporte Federal
NOM-012-SCT2-2008**

- A. En el Acuerdo de Entendimiento suscrito el 2 de mayo de 2013 entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y las principales cámaras y asociaciones del Subsector del Autotransporte se convino en que un Panel de Expertos académicos y de especialistas en el tema realizara los estudios y revisión de la información existentes en materia de peso y dimensiones para que, finalmente, **emitiera una opinión con relación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 que debía ser revisada el año siguiente, es decir 2014.**
- B. Dicho Panel fue instalado el 17 de mayo de 2013 y a partir de ese día se reunió en 25 sesiones de trabajo rindiendo su **informe final el 2 de diciembre de 2013.**

- C. El Panel estuvo formado por los siguientes especialistas: Dr. Arcadio Poveda Ricalde (**Universidad Nacional Autónoma de México –UNAM–**), Dr. Arturo Ramírez Flores (**Centro de Investigación en Matemáticas –CIMAT–**), Ing. Saúl Choreño Quintanar (**Instituto Politécnico Nacional –IPN–**), Dr. Juan Carlos Belausteguigoitia Rius (**Centro Mario Molina –CMM–**), Dr. Octavio Agustín Rascón Chávez (UNAM), Dr. Ramiro Tovar Landa (**Instituto Tecnológico Autónomo de México –ITAM–**), Dr. Roberto Meli Piralla (UNAM), Dr. Salvador García Rodríguez (**Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey –ITESM–**) y del Asesor Técnico del Cuerpo Colegiado, Dr. Francisco Javier Carrión Viramontes (**Instituto Mexicano del Transporte–IMT–**), y el de la voz, Rubén Hernández Cid (Instituto Tecnológico Autónomo de México).
- D. Durante cada sesión se fueron analizando, uno a uno, los diversos elementos que constituyen el complejo contexto de los vehículos de autotransporte federal. Se contó, con las contribuciones de representantes de universidades, centros de estudio y asociaciones mexicanas tales como la UNAM, Asociación Mundial de Carreteras, la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros A.C., del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de México, el ITESM, el Centro Mario Molina. También se contó con la participación de un representante de la Federal Highway Administration del Gobierno de los Estados Unidos de América. Adicionalmente el Panel contó con las opiniones de diversos especialistas tanto de entidades gubernamentales como del sector privado. Se realizaron,

además, revisiones bibliográficas y de otras fuentes de información así como visitas de campo.

E. Fueron recibidos los representantes adherentes al acuerdo citado en el punto número uno, a saber, Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C (**ANPACT**); Asociación Nacional de la Industria Química (**ANIQ**); Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (**CANACAR**); Cámara Nacional de la Industria de Transformación (**CANACINTRA**); Asociación Nacional de Transporte Privado (**ANTP**); Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (**CONATRAM**); Instituto Mexicano para la Competitividad (**IMCO**); Consejo Mexicano de la Industria de Productos de Consumo (**CONMÉXICO**); Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (**CANAPAT**); Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León (**CAINTRA**); Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (**AMOTAC**); Unión Nacional de Transportistas Campesinos (**UNTRAC**), y Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (**ANTAD**).

F. El aspecto fundamental de las contribuciones, testimonios y estudios gravitó de manera marcada sobre el tema del peso máximo permitido al autotransporte. En el Panel se detectó, desde las primeras sesiones que uno de los más importantes problemas era la carencia de fuentes de información confiables así como de procesos sistematizados para realizar el análisis y control de accidentes graves. Por otra parte fue patente que la autoridad no contaba con la infraestructura

que le permitiera la vigilancia estricta de la Norma vigente en aquel momento.

G. El transporte de carga por vía terrestre representa el mayor porcentaje del movimiento de todo tipo de mercancías. Esta situación tiene una relación aparentemente proporcional con el número de siniestros graves en los caminos federales. Sin embargo, con la información que se contaba en aquel momento, no era técnicamente posible determinar, con una precisión mínima razonable, la relación entre los factores y la frecuencia y severidad de los accidentes.

H. En tales condiciones el Panel reconoció como una prioridad la creación de una instancia de acopio y análisis estadístico (un *observatorio* numérico) que pudiese crear, enriquecer y mantener una base de datos confiables y que abarcara todos los aspectos, en un primer tiempo, ligados a los accidentes en las carreteras.

En relación con el resto de las recomendaciones se destacan las siguientes:

1. Se sugirió que una instancia de seguimiento de estas recomendaciones, con representantes de la autoridad, asociaciones del Subsector, empresas, legisladores, organismos internacionales y academia, que valorara la restricción del rango máximo de peso vigente en aquel momento, entre 66.5 y 75.5 toneladas, mediante un análisis

sujeto a la información estadística que fuese recabada, en un período preferentemente menor a tres años, a efecto de tomar decisiones sustentadas, conforme a datos confiables.

2. En cuanto al Peso Bruto Vehicular máximo autorizado, se recomendó mantener la restricción vigente de la Norma, según el tipo de camino en que transitan los vehículos, es decir, entre 66.5 toneladas para los fulles y 75.5 toneladas cuando éstos cumplieran con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control establecidas. **Se recomendó una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora para camiones de carga.**
3. Promover la revisión y actualización del marco jurídico aplicable (Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal -LCPAF-; Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares -RAFSA-; Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -SCT-, etc.), así como el diseño y expedición de normas oficiales mexicanas complementarias (NOM's), con el propósito de adecuarlos a las características de los vehículos del Subsector, simplificándolos para generar certidumbre jurídica a los usuarios
4. Revisar el esquema de emisión de licencias federales y **particularmente para conductores de fulles.**
5. **Creación de la modalidad de Registro de "fulles" con permiso y placas especiales registro del tractor, remolque,**

semirremolque y “dolly”, con la prevención de que deberán circular siempre bajo esta configuración vehicular.

6. Revisar programas de capacitación para los operadores como requisito para obtener la licencia y crear específicamente un proceso para la certificación de conductores de fulles.
7. Diseñar sistemas de acopio de **datos confiables, auditables y transparentes**, que permitan disponer de elementos estadísticos para la construcción de políticas encaminadas a la preservación de la seguridad, en particular de la accidentabilidad, así como establecer la correlación con las diversas configuraciones vehiculares, daño a la infraestructura, conservación del medio ambiente y promoción de la competitividad.
8. Propiciar la tendencia al uso gradual de ductos y ferrocarril para el traslado de materiales y sustancias peligrosas que son transportadas en fulles, principalmente combustibles, con el fin de eliminar progresivamente el movimiento de este tipo de productos por carretera.
9. Obligatoriedad de equipar los fulles con tecnología de punta, que abonen a la seguridad, tales como gobernadores de velocidad; cámara de video y bloqueadores de señales telefónicas en cabina; suspensión neumática; GPS; sistemas de acoplamiento de última generación; frenos ABS; sincronizador de frenado entre remolques, etc.; con la

intención de extenderla, en la medida de lo posible, a las demás configuraciones.

Incentivar la adopción de nuevas tecnologías para la vigilancia y supervisión del autotransporte e imposición de sanciones por exceso de peso y velocidad, con la utilización intensiva de las de información y de telecomunicaciones.

10. Actualizar la clasificación de carreteras y limitar la circulación de los fulles a caminos de mayores especificaciones (Ejes Troncales y Autopistas, de dos y cuatro carriles, denominadas ET y A).

11. Restringir y revisar los permisos de conectividad para la circulación de fulles en carreteras hasta tipo B, en recorridos limitados a 50 Km. y justificados por las empresas propietarias de las cargas.

12. Regular la circulación de los fulles en zonas de alta densidad poblacional y, de ser ésta estrictamente necesaria, establecer horarios determinados y vías específicas.

13. Diseñar políticas públicas de fomento a la inversión para incentivar el establecimiento, de manera progresiva, de centros de distribución para la recepción de la carga fuera de las ciudades y desconsolidarla.

14. Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación del peso y las dimensiones de los vehículos con la introducción de estaciones modernas y el uso de básculas de dinámicas en los

ejes troncales más importantes, monitoreadas y fiscalizadas en forma electrónica, con la recomendación de actualizar el marco jurídico que permita imponer sanciones por esa vía y evaluar la conveniencia de la permanencia de los actuales centros fijos de pesaje.

- 15.** Establecer un mecanismo efectivo para la aplicación de multas a infractores, bajo un esquema de sanciones, con efecto disuasivo a conductores y empresas reincidentes, especialmente por sobrepeso de la carga en unidades, exceso de velocidad, consumo de alcohol y drogas, así como por transportar mercancías peligrosas, sin las autorizaciones correspondientes, y circular por vías no autorizadas.

- 16.** Actualizar el esquema del estímulo fiscal existente y flexibilizar el de financiamiento para brindar mayor apoyo a la renovación del parque vehicular, fundamentalmente, en beneficio del denominado "Hombre-Camión".

- 17.** Crear dentro de la Policía Federal una instancia especializada para el ámbito del autotransporte.

- 18.** Aplicación efectiva de regulación en materia de operación y desempeño de conductores (horas de servicio y norma de fatiga) con la recomendación a las empresas en el sentido de revisar los sistemas de remuneración a los operadores.

- 19.** Actualizar el método de cobro de cuotas en las autopistas a las unidades del transporte federal para que, en todas las

configuraciones, proceda el pago por eje, independientemente de cuántos conformen las unidades.

- 20.** Creación de un instancia de seguimiento de las Recomendaciones del Panel, con la participación de representantes de la autoridad, asociaciones del Subsector, empresas, legisladores, organismos internacionales y academia, dotada de infraestructura de monitoreo y vigilancia, normas complementarias, etc., que emita reportes trimestrales sobre los avances en la implementación de las recomendaciones.
- 21.** Promover el compromiso de todos los actores involucrados del Subsector, que incluya un programa comprensivo, a nivel nacional, de educación y cultura viales, a través de campañas de difusión en los medios de comunicación y redes sociales.
- 22.** Revisar el funcionamiento de los actuales centros de verificación “físico-mecánica” y de “emisión de contaminantes”, con la recomendación de que coadyuven centros académicos y de investigación con la autoridad en la supervisión de éstos.
- 23.** Fortalecer la Dirección General de Autotransporte federal e iniciar a la brevedad una reingeniería de procesos y simplificación administrativa; llevar a cabo un programa de reordenamiento del parque vehicular.