

Recomendaciones

1) **Peso Máximo y Control de Velocidad.**

El Panel considera que los términos de la NOM-012-SCT-2-2008, vigente, referidos al peso y dimensiones establecidos para cada vehículo o configuración vehicular deben ser mantenidos, en tanto se disponga de información estadística y datos suficientes y confiables. Sin embargo, recomienda reforzar, de inmediato, la vigilancia para su cumplimiento.

De esta forma, el Cuerpo Colegiado sugiere que una *instancia de seguimiento*, que cuente con la participación de la autoridad, asociaciones del Subsector, empresas, legisladores y academia, valore la restricción del rango máximo de peso vigente, entre 66.5 y 75.5 toneladas, mediante un análisis sujeto a la información estadística que sea recabada, en un periodo preferentemente menor a tres años, a efecto de tomar decisiones sustentadas, conforme a datos confiables.

En cuanto al Peso Bruto Vehicular máximo autorizado, el Panel recomienda 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 fullers y 75.5 toneladas cuando éstos cumplan con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control establecidas.

(NOM-012-SCT-2-2008; 6.1.2.1 "...según lo indicado en la tabla "B", considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente..." y 6.1.2.2 "El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos y configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control...").

El Cuerpo Colegiado recomienda, asimismo, mantener las velocidades mínimas y máximas actualmente estipuladas en la NOM-012-SCT-2-2008; Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento, y en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, que para el caso del límite máximo fluctúan entre 80 Km., por hora, para camiones de carga, y 95 Km., por hora, para autobuses de pasaje y turismo, o las que se indiquen en los señalamientos cuando éstas sean menores.

2) **Actualización del marco jurídico.**

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 actuales de los vehículos del Subsector, simplificándolos para generar certidumbre jurídica a los

usuarios; es decir, que éste sea efectivo, congruente y alineado con las metas y objetivos de la seguridad vial y la modernización.

3) Licencias federales.

Rediseñar el esquema de emisión de licencias federales, a fin de que tengan una vigencia de dos años, con diferenciación para las de los conductores de vehículos de materiales peligrosos y fulles, en cuyos casos sería de un año, con requisitos específicos de capacitación en centros especializados y certificados, así como con experiencia previa comprobable de cinco años en el autotransporte federal.

4) Creación de la Nueva Modalidad de Registro de fulles.

Establecer la modalidad de fulles en el autotransporte federal, a efecto de que dicha configuración sea sujeta a permiso y placas especiales para su operación, con registro del tractor, remolque, semirremolque y "dolly", con la prevención de que deberán circular siempre bajo esta configuración vehicular.

Reglamentar la corresponsabilidad solidaria entre los propietarios de la carga, los fabricantes de vehículos y los transportistas.

5) Programas de Capacitación.

Revisar integralmente los programas de capacitación para los operadores del autotransporte federal, requisito indispensable para la obtención de su licencia, y crear específicamente un proceso de certificación para conductores de fulles, con la supervisión a los centros de capacitación por instituciones de educación superior y/o instituciones internacionales certificadoras reconocidas.

6) Sistemas de información.

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.

7) Mercancías peligrosas.

Propiciar la tendencia al uso gradual de ductos y ferrocarril para el traslado de materiales y sustancias peligrosas que actualmente son transportadas en fulles, principalmente combustibles, con el fin de eliminar progresivamente el movimiento de este tipo de productos por carretera.

Prohibir, de inmediato, el transporte en fulles de mercancías y sustancias peligrosas altamente tóxicas, sin incluir combustibles.

Reducir y prohibir en un periodo máximo de cinco años las operaciones de fulles que transportan las demás sustancias y mercancías peligrosas, en particular, el caso de los combustibles.

Prohibir, de inmediato, la incorporación de nuevos fulles para el transporte de mercancías y sustancias peligrosas.

8) Utilización de nuevas tecnologías disponibles.

Obligatoriedad de equipar los fulles con tecnología de punta, que abonen a la seguridad, tales como gobernadores de velocidad; cámara 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 utilización de nuevas tecnologías para la vigilancia y supervisión del autotransporte e imposición de sanciones por exceso de peso y velocidad, con la utilización, preferentemente, de instrumentos electrónicos.

9) Reclasificación de carreteras y restricción de la circulación de vehículos de carga en caminos secundarios.

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

10) Conectividad.

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.

11) Regular horarios de circulación.

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

12) Distribución de carga.

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.

Establecer la corresponsabilidad de las compañías expedidoras de la carga, que contratan el servicio.

13) Verificación de peso y dimensiones y de condiciones vehiculares.

Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación del peso y las dimensiones de vehículos, con la introducción de estaciones modernas y el uso de básculas dinámicas, monitoreadas y fiscalizadas en forma electrónica, con la recomendación de actualizar el marco jurídico que permita imponer sanciones por esa vía y de evaluar la conveniencia de mantener los actuales centros fijos de pesaje.

Revisar el funcionamiento de las unidades de verificación "físico-mecánica" y de "emisión de contaminantes" existentes, con la recomendación de que centros académicos y de investigación coadyuven con la autoridad en el rediseño.

14) Sanciones.

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.

Lo anterior, con la aplicación de sanciones acumulables (sistema de puntos) y de "fuera de servicio" inmediato.

15) Renovación del parque vehicular.

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".

16) Policía Especializada.

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

17) Jornada de conducción.

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.

18) Cuotas de transporte.

Actualizar el método de cobro a las unidades del autotransporte federal en las autopistas de cuota para que, en todas las configuraciones, proceda el pago por eje, independientemente de cuántos conformen las unidades.

19) Seguimiento para implementación de recomendaciones.

Creación de un *instancia de seguimiento* de las Recomendaciones del Panel, con la participación de la autoridad, asociaciones del Subsector, empresas, legisladores 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.

Evaluación del desempeño de la Plataforma de Vigilancia y Monitoreo y, en su caso, modificación de la NOM-012-SCT-2-2008 y complementarias.

20) Educación vial.

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.

21) Referencias enunciadas en la NOM-012-SCT-2-2008.

Respecto a las referencias enunciadas la NOM-012-SCT-2-2008, se propone incluir las del proyecto de norma NOM-068-SCT-2-2012, relativa a la revisión de condiciones físico-mecánicas de vehículos.

22) Fortalecimiento de la Dirección General de Autotransporte Federal.

Fortalecer a la Dirección General de Autotransporte Federal e iniciar, de inmediato, una reingeniería de procesos y simplificación administrativa; llevar a cabo un programa de reordenamiento del parque vehicular; establecer procedimientos transparentes, ágiles y seguros, en línea; construcción de un sistema y base de datos institucionales nuevo, robusto, seguro y confiable; evaluación adecuada para la selección, ingreso y permanencia del personal, a través de evaluaciones estrictas de control de confianza; establecer mecanismos de coordinación e intercambio de información con otras autoridades federales y estatales, y evaluar la conveniencia de crear una entidad desconcentrada que sustituya en el futuro a dicha Unidad Administrativa, bajo el esquema de Seguridad Nacional (Bases de Colaboración que, en el marco de la Ley de Seguridad Nacional, celebran el Titular de la Secretaría de Gobernación, en su carácter de Secretario Ejecutivo del Consejo de Seguridad Nacional, y el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 17 de septiembre de 2007).

Establecer mecanismos de coordinación e intercambio de información con otras autoridades federales que intervienen en el ámbito del autotransporte federal (PGR, SEDENA, SEMAR, CISEN, SAT, PF, CAPUFE, etc.), así como con las Entidades Federativas y sus Procuradurías Estatales.

Crear un organismo descentralizado de la SCT, que represente un diseño moderno de operación y regulación para suplir, en un futuro, a la actual DGAF, integrado por personal y sistemas confiables y seguros.