

EXPERTOS EMITEN RECOMENDACIONES PARA LA NOM 012

- ***Se eliminarán paulatinamente y en un máximo de cinco años las autorizaciones existentes para el transporte de materiales y residuos peligrosos en fulles.***
- ***No se autorice 80 toneladas. Se propone que el tope máximo de carga sea de 75.5 toneladas.***
- ***Sugieren robustecer la regulación de los fulles.***

Concluyeron los trabajos del Panel de Expertos conformado para revisar la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 sobre peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en carreteras federales.

Los integrantes del Panel realizan sus recomendaciones desde una perspectiva integral que considera la seguridad vial, el mantenimiento de la infraestructura, la conservación del medio ambiente y la promoción de la competitividad.

Estas sugerencias son resultado de los trabajos realizados por el Panel de Expertos técnicos y académicos configurado el 17 de mayo de 2013 de común acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y las principales cámaras y organizaciones de transportistas, instancias que se comprometieron a aceptar la recomendación que emitiera el Panel.

A partir de la información disponible, el Panel formula, entre otras recomendaciones, las siguientes:

- a) Prohibir en los plazos más breves posibles el transporte de mercancías y sustancias peligrosas altamente tóxicas en vehículos doblemente articulados, conocidos como fulles.
- b) Eliminar paulatinamente, en un plazo máximo de cinco años, las autorizaciones existentes para el transporte en fulles de los demás materiales y sustancias peligrosas.
- c) El transporte de combustible en fulles será eliminado de manera gradual en cinco años, para evitar desabasto.

- d) No se autoriza el transporte de hasta 80 toneladas de carga en los fulles que estuvo vigente hasta mayo de 2013, y se tope máximo en 75.5 toneladas.
- e) Revisar en un período preferentemente menor de tres años el peso máximo de carga.
- f) Se propone crear una instancia de seguimiento que valore la restricción mediante un análisis sujeto a la información estadística que sea recabada, a efecto de tomar decisiones sustentadas, conforme a datos confiables.
- g) Mantener el límite máximo de velocidad de circulación en carreteras federales, que es de 80 kilómetros por hora para camiones de carga y de 95 kilómetros por hora para autobuses de pasaje y turismo, a través de gobernadores de velocidad obligatorios.
- h) Obligar el equipamiento de fulles con tecnología que abone a la seguridad, tales como: cámara y bloqueadores de señales en cabina; GPS; sistemas de acoplamiento de última generación; frenos ABS; y sincronizador de frenado entre remolques.
- i) Actualizar y simplificar el marco jurídico aplicable al autotransporte.
- j) Establecer una regulación específica para los fulles que los sujete a permisos y placas especiales y que obligue su circulación siempre en la modalidad de doble articulado.
- k) Emitir licencias especiales para los conductores de fulles, las cuales se obtendrían mediante un proceso de acreditación de experiencia y de capacidades llevado en centros especializados y certificados.
- l) Reducir la vigencia de las licencias de manejo, de cinco a dos años en general y de tres a uno en fulles y en el transporte de materiales peligrosos.
- m) Restringir la circulación de fulles a caminos de mayores especificaciones (ejes troncales y autopistas de dos y cuatro carriles denominadas ET y A); limitar permisos de conectividad en carreteras hasta tipo B y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios.
- n) Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos con mecanismos electrónicos (básculas dinámicas), que garanticen el respeto a la norma y faciliten la aplicación de sanciones.

- o) 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.
- p) Establecer la corresponsabilidad entre los permisionarios y las compañías expedidoras de la carga que contratan el servicio, ante eventuales violaciones a las normas.
- q) Disponer la instalación progresiva de un mecanismo efectivo para la aplicación de multas electrónicas.
- r) Mejorar e incrementar el apoyo institucional para la renovación del parque vehicular.
- s) Reforzar la simplificación administrativa y de procesos en la Dirección General de Autotransporte Federal; llevar a cabo un programa de reordenamiento del parque vehicular; establecer procedimientos en línea, transparentes, ágiles y seguros; construir un sistema y base de datos institucionales nuevo, robusto, seguro y confiable; y establecer mecanismos de coordinación e intercambio de información con otras autoridades federales y estatales.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en estricto cumplimiento a los acuerdos asumidos en la conformación del Panel, iniciará en 2014 las gestiones y los procesos de conformidad a la normativa aplicable para deliberar y, en su caso, aprobar y ejecutar las recomendaciones emitidas por el Panel de Expertos.

Asumir las recomendaciones del Panel de Expertos implicaría modificar otras disposiciones jurídicas. Entre ellas, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; los reglamentos Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; y normas oficiales mexicanas (NOM 001-SCT2-2000, NOM 011-SCT2-2012, NOM-043-SCT-2003 y NOM 028-SCT-2010).

--oOo--