

ERF-SPR
BOO7007127

Cofemer Cofemer

De: alejandro leonel <transportespacheco@hotmail.com>
Enviado el: martes, 15 de julio de 2014 02:04 p.m.
Para: Cofemer Cofemer
Asunto: reenvió.
Datos adjuntos: Los transportistas mexicanos CARGA Y SIMILARES.docx

Mérida, Yuc. A 10 de julio del 2014

PROY-NOM-012-SCT-2-2014

COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACION DE TRANSPORTE
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Ángel Pacheco, Secretario General del Sindicato de Camioneros de Carga y Similares de Yucatán, registro estatal núm. 24, mayor de edad legal con domicilio para oír notificaciones en predio núm. 382 de la calle 44 entre la 37 y 39 colonia Jesús Carranza de esta ciudad, respetuosamente exponemos:

LOS Transportistas Mexicanos (HOMBRE CAMION) y PEQUEÑOS EMPRESARIOS en especial de la Zona Sureste de México, se oponen terminantemente a la norma PROY- NOM- 012- SCT-2- 2014, que regula el Peso y Dimensiones de los vehículos que transitan en carreteras de Jurisdicción Federal.

La Norma antes mencionada de aplicarse, solo va a crear un problema de Corrupción e Inflación de costos a los Transportistas y Pequeños Empresarios, que finalmente va a terminar en el Pueblo.

También motivará una pérdida de empleos mucho más grande que la de mexicana de aviación en el que se perdieron entre 11,000 y 13,000 empleos; de hacerlo como pretende la Secretaría se van a perder aproximadamente 200,000 formas de trabajo, pues ya que el Transporte sería incosteable.

Esta Norma fue implantada en el año 2008 y la copiaron de E.U que es un País de Primer Mundo, aplicándosela a México que no llega ni a TERCERMUNDISTA.

Esta Norma que se pretende modificar, por la Secretaría, el Panel de expertos, y las diversas Cámaras, dan su opinión con relación a la Nom -012-SCT-2-2008. Y PROY- NOM-012-SCT-2- 2014. Y Basan sus recomendaciones en 4 puntos fundamentales.

- 1- Peso máximo
- 2- Seguridad

3- Conservación de la Infraestructura Carretera

4- Medio Ambiente

Pongo a su consideración el primer punto.

PESO MAXIMO

Nos hablan sobre la concordancia de normas internacionales con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera.

Desde este momento estamos mal, Toda vez que se copió la Norma- 012-SCT-2- 2008 de E.U. Si ustedes comparan la red de carreteras de E.U con las de México, simple y llanamente son extremadamente distintas y no hay comparación justificada.

En todo caso primero hubieran construido y reconstruido las Carreteras del Territorio Nacional, con todos los requisitos indispensables y después aplicar la Norma.

En E.U las carreteras cumplen con todas las especificaciones de Seguridad, Tecnología, control de Calidad y recorren todo el Territorio de ese País, por lo tanto allí, si pueden aplicar el punto uno que marcan los Panelistas; Pero aquí en México no.

En México el Peso que propone la Norma y los Panelistas de acuerdo a las carreteras es irrisorio. Ya que no contamos con carreteras tipo Et - A, en todo el Territorio Nacional, sino todo lo contrario, son de tipo B.C. y D sobre todo en el Sureste Mexicano.

Hoy la Norma nos habla en la pág. 2 párrafo 3 del Diario Of. De la Fed. Del día 11-Jun-2014. De una PROMOCION DE COMPETIVIDAD DEL SUBSECTOR AUTOTRANSPORTE DE CARGA. Cuando es todo lo contrario, nos crea una Competencia Desleal ENTRE EL HOMBRE CAMION, EL PEQUEÑO EMPRESARIO Y LO GRANDES FLOTILLEROS Y MONOPOLIOS DEL TRANSPORTE MEXICANO.

Y parece una burla, porque la Constitución en su Artículo 28 dice que no deben existir Monopolios, esta Norma no solo es Inconstitucional sino que favorece a los grandes Monopolios del Transporte. Este Gobierno junto con los Diputados y Senadores crean iniciativas para beneficiar a los grandes Consorcios y a la gente más

rica de este País, DONDE EL RICO ES MAS RICO Y EL POBRE ES MAS POBRE, ya que al aprobar estas normas solo perjudicaran a los verdaderos Transportistas (H.C.).

Retomando el primer punto sobre el Peso, nos informan en un Esquema y hacen una tabla sobre la Carretera y lo que deben cargar de acuerdo a su Clasificación y Configuración del Vehículo y Nomenclatura.

Ejemplificación de la tabla “vehículos más comunes que se trabajan en la carreteras de México”

Conf. vehicular	Núm. De ejes	Núm. de llantas	Tipo de carreteras y peso bruto vehicular				Nombre común
			ET-A	B	C	D	
C-3	3	10	27.3	23.0	20.0	18.5	Tándem
T-3-S2	5	18	46.5	38.0	33.5	N A	Tráiler sencillo
T-3-S3	6	22	54	45.5	40.0	N A	Tráiler patona

En la norma nos marca la definición de peso bruto vehicular: es la suma del peso vehicular más el peso de carga.

En otras palabras lo que marca la tabla: le restas lo que pesa tu camión dependiendo el tipo de carretera y resulta lo que puedes cargar.

Hago esta aclaración porque en el sureste mexicano, solo tenemos parcialmente una carretera ET- libre y la otra es de cuota, las que más prevalecen son las carreteras C y D sobre todo en el estado de Yucatán, ¿a dónde queremos llegar con esto? CON ESTE TIPO DE CARRETERAS QUE HAY EN MEXICO Y EN EL SURESTE, LOS FLETES SERIAN INCOSTEABLES POR EL COSTO DE OPERACIÓN.

Relación de la Red de Carreteras Federales del Estado de Yucatán.

CARRETERA	TIPO
KANTUNIL-PUERTO JUAREZ	A
MERIDA-KANTUNIL	A
MERIDA-PROGRESO	A
MERIDA- CAMPECHE	A
MERIDA-UMAN	B
MERIDA-TIXKOKOB-TEKANTO	C/D
MERIDA-HUNUCMA-SISAL	C/D
MERIDA-HUNUCMA-CELESTUN	C/D
UMAN-MUNA-TICUL-PETO	C/D
UMAN-MUNA-UXMAL	C/D
KANASIN-PETO	C/D
XOCHEL-YAXCABA	C/D
KANTUNIL-IZAMAL	C/D
KANTUNIL-VALLADOLID	C/D
VALLADOLID-CARRILLO PUERTO	C/D
VALLADOLID-XCAN	C/D
VALLADOLID-TIZIMIN	C/D
TIZIMIN-PANABA	C/D
TIZIMIN-RIO LAGARTOS	C/D
MERIDA-TIZIMIN	C/D
CANSAHCAB-DZILAN BRAVO	C/D
CONKAL-CHICXULUB PUERTO	C/D
CHICXULUB-PROGRESO	C/D
PROGRESO-CHELEM	C/D
PROGRESO-YUCALPETEN	C/D

Ejemplo:

Config.	Carretera Et-a	Carretera D	
C-3	27.5 – P.B.V - 9.0 –Peso del vehículo 18.5 – Peso de carga	18.5 – P.B.V - 9.0 – Peso del vehículo 9.5 – Peso de carga	Tándem
T3-S3	46.5 -19.0 27.5	<u>N A</u> No aplica	Tráiler Sencillo

Con esa tabla ¿Cuántas toneladas deberíamos cargar y cuanto cobrar para que pueda ser costeable al transportista?

I.- T A R I F A S

Este punto no es parte del tema: pero tenemos que decir lo que nos duele y perjudica al Hombre-Camión y Pequeñas Empresas, PORQUE NO HAY CAUSA SIN EFECTO.

CUASA: Si bien es cierto que en la Norma se pretende rebajar el Peso de la Carga, para la conservación de las Carreteras y de nuestros Camiones, en eso estamos de acuerdo.

EFECTO: Pero en lo que NO ESTAMOS DE ACUERDO es que ninguna Autoridad, ni los Panelistas con el debido respeto que tienen en sus conocimientos de las diversas materias (MENOS EN EL TRANSPORTE) ni las diversas Cámaras que participaron; tuvieron a bien analizar EL EFECTO que va producir, entre los Transportistas, Usuarios y Público en General LA INFLACION QUE CONTRAE, LA APLICACIÓN DE ESTA NORMA, EN SUS COSTOS, GASTOS Y OPERACIÓN.

En virtud que actualmente el 80% de los Transportistas para que puedan subsistir tienen que sobrecargar sus camiones por que el usuario se niega a pagar los fletes que son necesarios para el mantenimiento del transporte: aprovechando la necesidad que tenemos, de la falta de trabajo y falta de Tarifas que regulen el Peso

por Tonelada o Kilómetro Recorrido; en virtud que fueron liberadas en el año de 1990 dejándonos al arbitrio de la oferta y la demanda, en manos de los grandes empresarios y monopolios.

Cabe mencionar que en Estados Unidos existe una Tarifa que cobran los Transportistas por Milla recorrida; y en México Peso por Tonelada.

De aplicar esta Norma se reduce el Peso de Carga en los camiones y NUESTROS COSTOS Y GASTOS SERAN PEOR, LLEVANDONOS A LA EXTERMINACION EN BENEFICIO DE LAS GRANDES EMPRESAS Y MONOPOLIOS DEL TRANSPORTE.

Porque no existe ninguna Ley o Norma que obligue al usuario a pagar las Tarifas correspondientes, para lograr un desarrollo y modernización del transporte del Hombre Camión.

Cuando en el art. 25, párrafo 2do. de la Constitución nos dice que el Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará a cabo LA REGULACION y fomento de las actividades que demanda el interés general en marco de libertades que otorga esta Constitución

POR ESO ES NECESARIO REGULARIZAR LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE DE CARGA EN GENERAL,

Por esto los verdaderos transportistas no estamos de acuerdo con las opiniones de los Panelistas y la aplicación de esta Norma; en virtud que Estructuralmente nuestras Carreteras a nivel Nacional, no llenan los requisitos que deben tener; toda vez que su aplicación es de carácter general.

II.- SEGURIDAD DE LAS CARRETERAS

No se puede enarbolar una bandera de seguridad cuando la misma Secretaría ha permitido la circulación de los Camiones Doblemente Articulado (fulles), ya que nuestras carreteras no llenan los requisitos mínimos de Seguridad, Calidad y Tecnificación.

Cabe mencionar que el 80% de los accidentes han sido de los llamados fulles en los cuales se ha cobrado vidas humanas, sobre todo gente joven y que son el futuro de nuestra nación; causando los siguientes perjuicios a la Sociedad:

- 1.-DAÑOS A LAS CARRETERAS,
- 2.-PERDIDAS DE VIDA.
- 3.-COMPETENCIA DESLEAL.
- 4.-MONOPOLIOS.
- 5.-DEPEDRADOR DEL TRANSPORTE.
- 6.-BOMBAS DE TIEMPO.
- 7.-OBSTACULOS DE CARRETERA.

POR ESA RAZON NO ESTAMOS DE ACUERDO CON LA CIRCULACION DE LOS CAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS (FULLES).

III.- CONSERVACION DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA

Desgraciadamente nuestra Infraestructura Carretera es de pésima calidad, ya que la Secretaría no ha velado como debe de ser, por los intereses de los Mexicanos pero si quieren aplicar Normas Internacionales y de primer mundo.

Al querer aplicar esa norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014, se estaría cayendo en una inconstitucionalidad, porque limitaría el libre tránsito en el territorio y nos obliga a transitar en carreteras de cuota que son muy caras.

Para aplicar la Norma Antes mencionada la Secretaría debería hacer carreteras alternas que tengan las mismas medidas reglamentarias que las de cuota y así no elevar el costo de los fletes. O de lo contrario gestionar con los concesionarios de estas autopistas de cuota, una disminución en el costo de los peajes.

IV.- MEDIO AMBIENTE

Nos hablan del Medio Ambiente de la Ecología en la cual les cargan la mano a los Transportistas que dañamos el Ecosistema por la contaminación que emiten los camiones. Si realmente quieren ayudar al medio ambiente, tendríamos que comenzar

con Pemex en razón que es el, que produce la gasolina y el diesel que consumen los vehículos de carga, es decir “un diesel libre de azufre”.

Para poder transformar y mejorar el Medio Ambiente el Gobierno tendría que otorgar créditos blandos a los transportistas para poder renovar la flota de camiones modernos ya que actualmente el parque vehicular es de 20 años o más de antigüedad. Además el gobierno debe regular y procurar que el trabajo se distribuya de una manera equitativa de la cual estemos en igualdad de circunstancias para no caer en la desigualdad social.

De entrar en vigor esta Norma que esta publicada en el Diario Oficial será un deterioro en la economía de los Hombres-Camión.

V.- CONECTIVIDAD

El PROY- NOM.-012-S.C.T.-2-2014, Publicado en el Diario Oficial en 11 de Junio del 2014, en la página 15 Segunda Sección dice:

6.4 Casos de Conectividad.

6.4.1. Vehículos de carga-

6.4.1.1 para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes:

I.-Presentar.- exclusivamente el usuario, ante la Secretaria, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el origen destino de la ruta y los tramos y distancia requeridos.

II.-Presentar, exclusivamente el usuario, ante la secretaria, una solicitud de autorización especial por caso de Conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje. Debiendo señalar el origen-destino de la ruta y los tramos requeridos, etc.

III.-Nos dice la Norma que el usuario es el que solicita el permiso a la Secretaría; yo le pregunto al comité, ¿ellos son los transportistas? ¿El usuario es el autorizado para explotar el Servicio Público Federal? ¿Cuál es el motivo para ejercer esta solicitud cuando el usuario no es quien traslada la mercancía como lo dice el

Reglamento de Autotransporte federal y Servicios auxiliares en su artículo 2º incisos IV y VII?

IV.- expedidor o remitente: persona que a nombre propio o de un tercero, contrata al servicio de autotransporte federal de carga.

VII.- Permisionario.- Persona Autorizada por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares.

Este permiso no es más que una forma de beneficiar a los grandes monopolios de transportes y coartar de sus derechos a los verdaderos transportistas.

DE NADA SIRVE ESTE PERMISO DE CONECTIVIDAD:

1º.- la Norma prohíbe a los camiones a transitar por ciertas carreteras que no deben, de acuerdo a la Reglamentación.

2.- la misma Norma los autoriza con un permiso de Conectividad a transitar por las carreteras, que ella misma les prohíbe,

¡QUE CONTRADICCION!

Esta norma lo único que va a lograr es una Competencia Desleal y una mayor corrupción por parte de la SCT y la Policía Federal.

Lo mejor sería que actualmente se siga trabajando con las Bodegas e Industrias en donde se encuentren de una manera normal, es decir sin permiso de Conectividad. Y de ahora en adelante se designen y construyan áreas en lugares estratégicos, donde se pueda cumplir con la norma y que nadie salga perjudicado.

A usted, Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre; solicitamos atenta y respetuosamente que no entre en vigor la norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014 hasta que se analicen las siguientes recomendaciones que ofrecemos.

1. El peso máximo de carga debe elevarse por la clasificación de nuestras carreteras y sacar una ecuación de costo de operación para que el transporte

sea rentable (TARIFAS) y no seguir deteriorando nuestra economía y la bolsa de los mexicanos.

2. Que desaparezcan los fulles o doblemente articulados y crear carreteras alternas con clasificación Et - A.
3. Que se reclasifiquen las carreteras a nivel nacional.
4. Que se nulifiquen los Permisos de Conectividad que solo benefician a los monopolios, por que con este permiso o sin él siempre se deterioran las carreteras y seguirán exponiendo la vida de los mexicanos.
5. Que Pemex y las Secretarías produzcan un diesel libre de contaminantes y la Secretaria de Medio Ambiente que no deforeste nuestros bosques y selvas.
6. Corresponsabilidad: En la página 19, segunda sección del diario oficial de fecha 11 de junio del 2014, nos habla de LA CORRESPONSABILIDAD EN CARRO POR ENTERO, Que se especifique en la carta de porte de una manera determinada la obligatoriedad de la corresponsabilidad del usuario. Para que en el supuesto de alguna infracción se le pueda aplicar la sanción correspondiente; toda vez que la ley debe ser clara y de carácter general con un espíritu de justicia e igualdad.

Por lo expuesto y con fundamento en el art. 8 constitucional.

Quedamos como sus atentos y seguros servidores

SINDICATO DE CAMIONEOS DE CARGA Y SIMILARES DE YUCATAN

SECRETARIO GENERAL

ANGEL PACHECO