

Dr. Aarón Dychter Poltolarek.
Subsecretario de Transportes
Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Referencia: Comentarios al Proyecto de Norma, Límites Máximos de Velocidad para los Vehículos de Carga, Pasaje y Turismo que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal (PROY-NOM-033-SCT-2-2000).

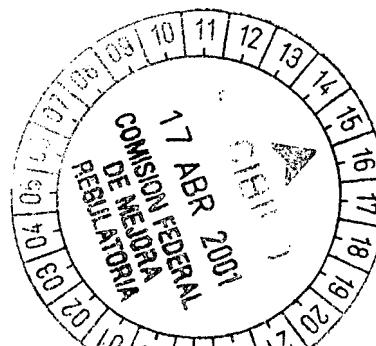
Estimado Dr. Dychter:

Con relación al proyecto de Norma de referencia le informamos que coincidimos con la Subsecretaría bajo su digno cargo en que se límite la velocidad máxima con que pueden circular los vehículos de autotransporte federal y transporte privado de carga, pasaje y turismo en carreteras y puentes de jurisdicción federal, sin embargo, en la elaboración de este Proyecto de Norma, no fuimos invitados a participar por parte de la SCT, ya que somos una organización que constantemente estamos colaborando con nuestras autoridades en el desarrollo de este sector fundamental del autotransporte en México.

Derivado de lo anterior y ocupados por el contenido de la misma le hacemos llegar nuestros comentarios al respecto que trae consigo erogaciones fuertes, y de requerimientos administrativos para su cumplimiento por parte de los que transitamos en caminos de jurisdicción federal y a los propios fabricantes de tractocamiones que al final incrementan los costos de operación, por lo que solicitamos atentamente una reunión urgente con usted o con el grupo de trabajo involucrado en la elaboración para definir los mejores equipos o métodos que nos permitan cumplir, sin dirigir a utilizar o comprar un equipo y tecnología específica ya que estamos seguros que no es el objetivo.

También ponemos a su consideración los siguientes comentarios y propuestas:

- Al encontrarnos en un Estado de Derecho, el control de la velocidad es una tarea de vigilancia de la Policía Federal Preventiva, por lo que debe equiparse a esta corporación con radares que les permita hacer su trabajo, ya que es menos costoso para el país el equipamiento de la PFP contra la erogación que piden hagamos 'los que transitamos en los caminos de jurisdicción federal, de esta forma se deberá evaluar el costo beneficio de la aplicación de la NOM.
- Deben señalizarse perfectamente los tipos de carreteras y límites de velocidad en cada una para no generar discrecionalidad en la aplicación y vigilancia, ya que al cambiar de un tipo de carretera a otro debemos cumplir diferentes límites de velocidad.
- En cuanto a los periodos de conducción, tiempo de estacionamiento, cambio de conductor esto ya se pide en la bitácora de horas de servicio del conductor contemplada en el Decreto que reforma y adiciona el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, publicado el 29 de marzo de 2000 en el Diario Oficial de la Federación, por lo que para no generar duplicidad de controles ni mayor burocracia, solicitamos se elimine estos de dicha norma. Cabe recordar que esta NOM es de velocidad y no de control de horas de servicio.
- La inversión requerida en la compra e instalación de dispositivos para el control de la velocidad es de 333 millones de dólares americanos aproximadamente solo para las 201,587 unidades motrices del servicio público federal de acuerdo con la estadística básica del autotransporte de 1998 de la SCT. No se incluye el costo para las unidades menores a cuatro toneladas de peso bruto vehicular del transporte público federal, siendo estas aún más que los vehículos de mayor capacidad de carga.
- La inversión requerida para las flotas privadas por la adecuación de estas con dichos equipos sería de \$330 millones de dólares americanos aproximadamente para 50,000 unidades motrices pesadas y 150,000 unidades de reparto.
- El precio aproximado por equipo con instalación y accesorios es de \$1,650 U.S.D.



- Costo de consumibles para el registro de velocidad es \$20 millones de dólares americanos por año aproximadamente, sin incluir a las unidades menores a cuatro toneladas de peso bruto vehicular del transporte público federal.
- La inversión total requerida para implementar este proyecto sería de \$683 millones de dólares aproximadamente (con lo cual se podrían comprar 7,589 tractocamiones nuevos para renovar las flotas) y un costo de operación anual por consumibles de \$20 millones de dólares aproximadamente, sin considerar los costos administrativos y de calibración para las empresas afectadas, contra el que pueda resultar de equipar a la PFP con radares para el control de velocidad en las carreteras que es su trabajo.
- Debe tomarse en cuenta la gran variedad de marcas de motores así como los del tipo mecánico y electrónico, los cuales requieren una computadora para obtener la información y una clave con la cual se tiene acceso a todos los parámetros de los motores donde se encuentran los que necesitaría la PFP o inspectores de la SCT, lo cual afectaría a los vehículos con garantía ya que al tener las autoridades correspondientes o los operadores estas claves se podrían modificar los parámetros de operación de los motores con posibilidad de dañarlos lo cual dejaría sin garantía a los vehículos.
- Que se permita otro tipo de tecnologías como la satelital.

Por otra parte identificamos la participación de un solo fabricante o importador de estos dispositivos de registro y control de velocidad en dicho Proyecto de Norma, por lo que sugerimos sea considerada la opinión de las empresas fabricantes de tractocamiones, motores y a la industria automotriz en general, ya que la implementación de esta Norma puede generar cambios significativos en los diseños de los vehículos así como económicos, que reiteramos el usuario final tendrá que pagar.

Adicional a lo expresado en los párrafos anteriores hacemos los siguientes comentarios al Proyecto de Norma publicada en el Diario Oficial de la Federación:

	NOM-EM-033-SCT-2-2000	Comentarios de la ANTP
DISPOSITIVOS DE REGISTRO Y CONTROL DE VELOCIDAD Duplicidad de registros de control	5.2.1 Los vehículos de carga, pasaje y turismo, a que se refiere el punto 4 de la Norma, y que transitan por caminos y puentes de jurisdicción federal, deben contar con un dispositivo para el control gráfico o electrónico de velocidad, que registre las condiciones de operación del vehículo, tales como: velocidad de recorrido, cambios de velocidad, cambios de conductor, períodos de conducción, tiempos de estacionamiento y kilómetros recorridos. Esto se verifica visualmente.	En cuanto a lo que se indica en el punto 5.2.1 de la Norma en lo relacionado a cambios de conductor, períodos de conducción, tiempos de estacionamiento, etc., se nos pide en la bitácora de horas de servicio del conductor contemplada en el Decreto que reforma y adiciona el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, el cual fue publicado el 29 de marzo de 2000 en el Diario Oficial de la Federación, consideramos que este punto debe eliminarse ya que se está sobre regulando con esta Norma.
DISPOSITIVOS DE REGISTRO Y CONTROL DE VELOCIDAD	5.2.2 El dispositivo de registro y control de velocidad, debe estar construido en forma tal que garantice la inviolabilidad de los datos que registre, además debe contar con un sistema que al rebasar la unidad los límites máximos de velocidad a que hace referencia el punto 5.1.1 de la Norma, opere una alarma visible o audible en el interior de la unidad. Esto se verifica visualmente, y de conformidad con el procedimiento que	El numeral 5.2.2, donde se define que el dispositivo de registro y control de velocidad, debe estar construido en forma tal que garantice la inviolabilidad de los datos que registre, consideramos que no es compatible con la velocidad máxima establecida en la tabla del punto 5.1.1, ya que para las carreteras ET, A, B; C y D, y vehículo o configuración, la velocidad máxima es variable, teniendo rangos de 95, 90, 85, 80, 75, 70 Km por hora y debido a los cambios de tipo de caminos que un vehículo puede tener el conductor

	establece el punto 7.1 de la presente Norma	tendrá que estar ajustando la velocidad y calibración en el equipo de acuerdo al tipo de carretera en la que circule (probable imposibilidad operativa), teniendo como consecuencia tiempos muertos adicionales en el movimiento de todas las mercancías transportadas por carreteras federales, generación de ineficiencia e incremento en los costos de operación del autotransporte, así también por parte de la SCT se tendrá que señalizar perfectamente los tipos de carreteras y límites de velocidad para no generar discrecionalidad por este concepto.
VEHÍCULOS FABRICACIÓN NACIONAL	<p>6. OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE LA PRESENTE NORMA</p> <p>6.1 Vehículos de fabricación nacional</p> <p>6.1.1. De conformidad con el Artículo 3º y fracción XI, 43, y 47, y demás relativos a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma empezará a regir 60 días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, como Norma definitiva, por lo que los fabricantes de los vehículos automotores a que se refiere la misma deben producirlos de tal manera que cuenten con el dispositivo de registro y control de velocidad previsto en la misma.</p>	<p>Para vehículos de fabricación nacional el contar con este dispositivo es de observancia obligatoria como lo indica esta Norma en los puntos 6 y 6.1, por lo que también consideramos debe aplicarse en forma obligatoria a los vehículos importados para no generar discrecionalidad y preferencias.</p> <p>Por otra parte se debe considerar el tiempo suficiente para que el proveedor cuente con los inventarios de equipos y consumibles, así como los de su instalación, calibración y pruebas de los mismos para no generar discrecionalidad, así como el de la inversión en estos por todos los usuarios.</p>

Sin más por el momento y en espera de su atenta respuesta, le reitero la colaboración de la Asociación y quedo a sus órdenes para cualquier información al respecto.

Saludos cordiales.

ATENTAMENTE

Ing. Victor Mejía Garza
Presidente.

ccp

Lic. Carlos Arce Macias / Director General de COFEMER
Lic. Darío Arrieta Leyva / Director General Adjunto de Auto Transporte Federal / SCT.
C.P. Francisco López Barredo / Presidente de la Comisión de Transportes / CONCAMIN.
File ANTP

José Ma. Rico No 230
Col Del Valle
03100 México, D.F
Tel: 5534.35.98 5534.40.56
Fax: 5534.24.86
E-mail: antp@infosel.net.mx