#### **Cofemer Cofemer**

# MAB-EHR-B000172533

De:

Raul Diaz <upacdf@yahoo.com>

Enviado el:

martes, 11 de julio de 2017 11:19 a.m.

Para:

Cofemer Cofemer

Asunto:

Correccion

Datos adjuntos:

UPAC NOM 012 SCT 2 2017-1.pdf

Asunto comentarios NOM 012-SCT-2-2017

LIC. MARIO EMILIO GUTIERREZ CABALLERO DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN DE MEJORA REGULATORIA

Raul Diaz Organitos, en mi calidad de Secretario General de la "Unión de propietarios de autobuses de turismo, pasaje y carga A.C. (UPAC) por el presente me permito solicitar de usted su apoyo ya que con fecha 10 de julio me permiti enviar a usted a las 6:56 PM el comentario respectivo a la NOM 012 SCT, en el que por error se mando una doble hoja en el final del comentario respectivo (es decir la hoja 8) por lo que atentamente pido a usted sea tan amable si es posible y al no estar en la pagina y en los documentos que conforman el expediente, si se puede subir los comentarios que adjunto, poniendo a su disposicion los telefonos 01 55 57 05 69 10 y 01 55 29 73 06 96

Mil gracias

ENVIO A USTED EL ARCHIVO DE COMENTARIOS

por el presente escrito me permito adjuntar en archivo anexo los comentarios a la NOM-012 SCT-2-2017, en espera de la confirmación de recibido y que los comentarios sean publicados en la pagina correspondiente

quedo de usted como su mas seguro y atento servidor

Raul Diaz Organitos Secretario General

"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"



### **Cofemer Cofemer**

De:

Raul Diaz <upacdf@yahoo.com>

Enviado el: Para: lunes, 10 de julio de 2017 06:57 p.m.

- uru.

Cofemer Cofemer

Asunto:

UPAC Comentarios NOM 012 SCT 2 2017

**Datos adjuntos:** 

UPAC NOM 012 SCT 2 2017.pdf

Asunto comentarios NOM 012-SCT-2-2017

LIC. MARIO EMILIO GUTIERREZ CABALLERO DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN DE MEJORA REGULATORIA

Raul Diaz Organitos, en mi calidad de Secretario General de la "Unión de propietarios de autobuses de turismo, pasaje y carga A.C. (UPAC) por el presente escrito me permito adjuntar en archivo anexo los comentarios a la NOM-012 SCT-2-2017, en espera de la confirmación de recibido y que los comentarios sean publicados en la pagina correspondiente

quedo de usted como su mas seguro y atento servidor

Raul Diaz Organitos Secretario General

AVISO DE PRIVACIDAD: UNIÓN DE PROPIETARIOS DE AUTOBUSES DE TURISMO, PASAJE Y CARGA A.C. (UPAC) Con domicilio en Puente de Alvarado 42 int 306 Col. Tabacalera C.P 06030 Delg. Cuauhtémoc, Ciudad de Mexico, De acuerdo a la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares, en los artículos 3, Fracciones II y VII, y 33, así como la denominación del capítulo II, del Título Segundo, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, le informamos que toda su información personal en nuestras bases de datos no está a la venta ni disponible para su comercialización con terceros. "AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"



## Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje y Carga. A. C. R.F.C. UPA 130410CY1

Asunto: PROY-NOM-012- SCT-2-2017
Comentarios a la NOM
Oficio: UPAC/1002/2017
Ciudad de México, a 10 de julio de 2017

LIC. MARIO EMILIO GUTIERREZ CABALLERO DIRECTOR GENERAL DE LA COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA (COFEMER) SECRETARIA DE ECONOMIA

Raúl Díaz Organitos, en mi carácter de Secretario de la "Unión de Propietarios de autobuses de turismo, pasaje y carga A.C," (UPAC), con domicilio para oír y recibir notificaciones en Av. Puente de Alvarado # 42 - 306 Col. Tabacalera Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México, C. P. 06030, mail upacdf@yahoo.com, ante usted con el debido respeto comparezco y expongo

Con fundamento en los artículos 69 E 69 H, 69 K de la Ley Federal De Procedimiento Administrativo, ocurro en tiempo y forma a efecto de exponer los comentarios respecto al "PROY-NOM-012- SCT-2-2017":

#### CONSIDERANDO

Que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes indico que se habían cumplido con los procedimientos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización para la NOM-012-SCT-2014, en la que participaron el Gobierno Federal, el Poder Legislativo, Cámaras, Asociaciones, Académicos, Expertos y Sociedad Civil entre otros y en octubre de 2016 en el Senado, inicio el Foro "Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que transitan en las Vías Federales de Comunicación", señalando que del Foro se despegó la información que permite tener un panorama en torno a la seguridad vial en las carreteras federales y, que los interesados podemos presentar los comentarios del **PROY-NOM-012- SCT-2-2017**, y en esa virtud se señalo:

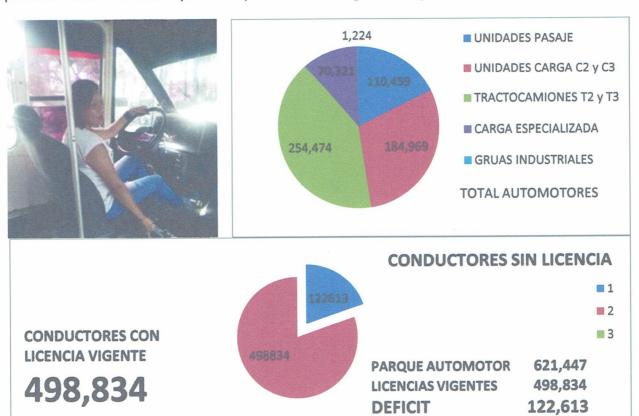
Que derivado de los ejes fundamentales los Expertos Académicos, Autoridades, Cámaras, Organizaciones y Sociedad Civil, en sus objetivos identificaron los temas sobre los cuales se debe trabajar en el orden descrito 1.-Conductor, 2.- Carga, 3.- Vehiculo, 4.- Carreteras, 5.- Operación y 6.- Supervisión, y como 7.- unos comentarios de los numerales de la NOM en proyecto, al

Considerar que se publico el 15 de mayo de 2017, el Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, en virtud de lo anterior y en en relación a la Seguridad Vial presentamos las siguientes observaciones en el orden descrito

# Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje y Carga. A. C.

1.- Conductor.- El proyecto establece que los operadores deben De licencia a la unidad a operar con seguridad y profesionalismo, en ese sentido consideramos que en una omisión clara de la NOM-012-SCT-2-2014, se dejo de observar el déficit de operadores y que actualmente más del 33% de conductores del servicio público federal opera sin licencia vigente, o con licencia estatal o sin ellas, sin que se haya analizado la falta de conductores.

1.1.- La estadística básica de 2012 a 2016 de la Dirección General de Autotransporte Federal e información de Transparencia Gubernamental señala puntualmente los datos que se exponen en las siguientes graficas:



- 1.2. Los datos de las Estadisticas del autotransporte Federal, lo señalan hay un déficit de operadores, la política del Estado ha fallado es necesario incrementar el número de conductores con actitud y aptitud para disminuir la siniestralidad que ocasiona miles de pérdidas humanas, los gobiernos estatales dan licencias a conductores particulares sin conocimiento y que ocasionan accidentes trágicos, involucrando unidades del servicio público federal
- 1.3 El límite de velocidad para vehículos de carga de 80 Kms., por hora, establecido en la Nom 012 SCT-2-2014 solo el 10% de los conductores lo cumplen, opinan en su mayoría los operadores que es agotador, estresante y les causa somnolencia esa velocidad por los largos tramos a conducir, aumentados los tiempos por retenes, factores climatológicos, estado de carreteras, y otros más.

# Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje y Carga. A. C. R.F.C. UPA 130410CY1

1.4.- En la mayoría de los accidentes atribuibles al conductor, las principales causas son exceso de velocidad, no guardar la distancia, invadir carril contrario, conducir en forma agresiva y falta de pericia, manejar cansado o con psicotrópicos para soportar las largas jornadas que repercuten en el estrés y trastornos por ansiedad, que se manifiestan en tensión psíquica, irritabilidad y dificultad para relajarse y el exceso de confianza en unidades de modelo reciente





- 2.- Carga.- La falta de centros de pesaje para verificar que los vehículos pesados sobrecargados circulen, la tendencia de empresarios a transportar con doble remolque es peligrosa y la inconsciencia de transportistas con sus implicaciones de daños a sus propios vehículos, con su deterioro considerable en seguridad, al sobrecargar sus unidades sin tomar en cuenta los daños a la deficiente infraestructura carretera, al pavimento y puentes, que genera problemas adicionales de seguridad vial, en neumáticos, dirección, suspensión y sobre todo en frenos ya que un camión sobrecargado es más difícil de conducir y detener, por lo que son un peligro adicional, y una autoridad que vigile sin ánimo de corrupción el limite máximos de carga autorizado, excesivo en comparación a otros países y deje de proteger intereses aduciendo que subirá el precio de lo transportado como lo hemos visto constantemente en declaraciones de autoridades y empresarios
- 2.1.- Es de suma importancia señalar que supuestamente el peso máximo autorizado en México debe de ser de 66.5, toneladas que constantemente es sobrepasado, mientras que el promedio permitido en el mundo es de 40 toneladas, lo que ocasiona destruir la endeble infraestructura y es susceptible de perder el control del vehiculo y generar condiciones de alto riesgo en su operación
- 2.2.- El sobrepeso en el autotransporte de carga es una práctica ampliamente extendida alrededor del mundo, ocasiona niveles considerables de daño al camino que el responsable de la carretera tiene que reparar muy frecuentemente, con presupuestos limitados o aumentando costos en autopistas (sic) los efectos negativos, generados por el tránsito vehicular: la congestión; las emisiones contaminantes; los accidentes; el ruido y el daño a la infraestructura, son comunes tanto a camiones de carga como autobuses, automóviles

Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje v Carga, A. C.

Turismo Pasaje y Carga. A. C.

2.3.- El daño al pavimento, tiene tres peculiaridades: 1) es atribuible a los vehículos de carga, del transportista de reducir sus costos operativos mediante las prácticas de carga que más le convengan; 2) lo daña procesamente al aumentar los pesos que se llevan, la obligación del constructor y responsables del camino de mantener la calidad de la infraestructura,, y 3) no se percibe de inmediato el daño, lo que dificulta tanto su control, la falta conciencia de los transportistas acerca de la magnitud del impacto a la infraestructura, la facultad del gobierno para vigilar e imponer regulaciones, y los presupuestos usualmente limitados en inversión, no así en ganancias del concesionario del camino.

- 2.4.- la relevancia del transporte de carga en la economía nacional plantea un interesante problema, el Gobierno que debería tener como objetivo principal la seguridad vial y no como actualmente lo hace aumentar la red carretera sin cumplir con los anchos geométricos y con materiales de baja calidad, sin pensar en los beneficios que el transporte de carga, pasajeros y turismo aportan a la economía aumentándole impuestos, costos de casetas, combustible entre otros.
- 3.- Vehículos.- No existe una Norma Oficial Mexicana para la construcción de vehículos pesados (Autobuses, Camiones y Tracto camiones) solo existen la NOM 020 SCT2-1995 para auto tanques y la NOM-035-SCT2-2010, las salidas de emergencia en ventanillas de autobuses de modelos recientes integrales, son verdaderas trampas por su altura como se evidencia en las graficas, lo que aumenta las pérdidas humanas y la discapacidad de cientos de personas y ha sido constante los incendios de autobuses y tracto camiones, con cientos de seres calcinados, sin que a la fecha hayan realizado estudios de las causas de ello



Av. Puente de Alvarado 42-306, Col. Tabacalera, Delegación Cuauhtemoc, Mexico, D. F. C.P. 06030 Tel: (01-55) 29-73-06-96 \*\*\* 85-89-80-27 \*\*\* 57-05-69-10 e-mail upacdf@yahoo.com

# Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje y Carga. A. C. R.F.C. UPA 130410CY1

4.- Carreteras.- La red Federal de carreteras tiene un rezago en materia de calidad, desde 2014 a la fecha más de 100 mil kilómetros de vialidad federal perdieron su categoría de buenas o satisfactorias en sus condiciones de circulación, por falta de mantenimiento y rehabilitación.

- 4.1.- En su deterioro superficial y estructural, La Secretaria de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Conservación de carreteras, atribuye los rezagos y el paulatino deterioro de tramos de la red carretera a la insuficiencia de recursos, por los recortes presupuestales, lo que dificulta y reduce el tránsito de los vehículos, lo que eleva el índice de accidentes mortales y genera sobre costos de operación e inseguridad para los usuarios
- 4.2.- La Dirección General de Conservación de carreteras lo atribuye a factores adicionales el estado físico de las carreteras, ejemplo los fenómenos meteorológicos y que las carreteras que tienen más de 30 años de operación corresponde a 26,300 kilómetros (un 63% del total) y que estas no soportan los pesos autorizados de 66.5 toneladas o mas con las que circulan el transporte de carga a la fecha ya que en su diseño no se contemplo el avance tecnológico
- 4.3 Como la misma dirección reconoce que las carreteras libres no se encuentran en optimo estado y que se configuraron para vehículos de hasta 15 metros de largo, sin embargo actualmente tienen casi 30 metros entre ejes extremos, y que las características vehiculares han variado en forma impresionante por lo que se deben revisar los proyectos geométricos de las carreteras y que la Norma N·PRY·CAR·10·01·001, Ejecución de Proyectos de Señalamiento, en concordancia con las normas oficiales mexicanas NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical en carreteras y vialidades urbanas y NOM-036-SCT2-2009, Rampas de emergencia para frenado en carreteras, no cumplen satisfactoriamente como lo señalo gráficamente
- 4.4.- La inversión con recursos limitados relega la seguridad vial, los costos de operación vehicular en aras de tener la mayor cantidad de infraestructura, sin que en el diseño de carreteras y reconstrucción, "no se privilegia la Seguridad Vial"





Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje y Carga. A. C.



- 5.- Operación.- La transparencia del Gobierno debe de proveer la información de trámites, requisitos y la participación ciudadana, con información de las redes sociales son fuera de contexto, la apatía de la ciudadana, generan desinformación, y proyectos legislativos y acuerdos secretariales estan descontextualizados.
- 5.1.- la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, sus Reglamentos acuerdos y decretos que promovian un transporte moderno, no han funcionado, actualmente el parque vehicular es de 18 años de antigüedad y en pasaje más del 37% rebasa los límites de operación, por normatividad obsoleta, es necesario quitar los candados y circulen los vehículos en base a la NOM 068 SCT
- 5.2.- Es necesario que en la operación de los vehículos, el permisionario conozca los requisitos para prestar el servicio, como obtener su permiso, las dimensiones vehículares autorizadas, los limites de peso bruto vehícular y por eje, participar obligatoriamente en la capacitación y preparación de futuros conductores, así mismo conocer aspectos esenciales del daño que pueden causar sus vehículos a pavimentos y garantizar la seguridad de los usuarios de la red carretera, por lo que la autoridad debe proporcionar información fundamental para conocer los requisitos así como derechos y obligaciones, y crear un programa para la modernización del transporte, dirigido al hombre camión, para que adquiera unidades recientes con un programa de chatarrizacion, que permita el cambio de propietario dirigido a permisionarios que tenga de 1 a 15 camiones que cumplan con ciertos requisitos fiscales para incentivar la formalidad



6.- Supervisión.- La Secretaria de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Gobernación, firmaron las bases de colaboración, diseñado con una varita mágica, para reforzar la supervisión al transporte de carga y turismo.

## Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje y Carga, A. C.

6.1.- En supervisión de la Policia Federal e Inspectores de Autotransporte Federal, con un exhorto a las Cámaras y organizaciones a concientizar al transporte y cumplir las normas, e incorporar dispositivos de la SCT para operar el doble remelque con una placa especial.

- 6.2.- Del breve comentario y análisis consideramos que es lo que va a Supervisar la autoridad, 1.- ¿levantar infracciones por falta de licencia?, ¿Sancionarlos por rebasar los límites de velocidad y de peso o dimensiones?, ¿por manejar más horas de las permitidas?, ¿por el uso de psicotrópicos u otros?, ¿por destrozar carreteras por sobrepeso?, ¿por manejar un vehiculo que tiene demasiados puntos ciegos?, ¿y tenemos carreteras para el doble remolque?
- 7.- Referente al numeral 6.1.2.1.1.- que en lo relevante señala "Las configuraciones de tracto camión doblemente articulado, previa autorización expresa emitida por la Secretaria, únicamente podrán circular en caminos" Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación con el mismo peso, lo que les permitiría circular a tracto camiones doblemente articulados en cualquier carretera, lo que es grave ya que atenta contra la seguridad vial, la infraestructura carretera con el pretexto de la conectividad señalado en el numeral 6.4, por lo que consideramos que la Secretaria, protege los intereses de las cúpulas del transporte
- 7.1.- Referente al numeral 5.3.1.- que en lo relevante señala las medidas de seguridad para la circulación en las carreteras federales serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación, estas medidas deben de ser comunicadas a las organizaciones de transporte para su cumplimiento ya que es escasa la difusión del máximo órgano de comunicación oficial
- 7.2.- Referente al largo máximo autorizado por clase de vehiculo y camino, (Numeral 6.4.2.1) es incongruente que un B2 o B3 tipo Integral Foráneo lo clasifiquen para que pueda circular en un camino "Tipo D" (TABLA C-1) si el largo mínimo de un autobús de esa características es de 13.10 metros, lo que impediría su circulación y si autorizan a un tracto camión doblemente articulado, en carreteras tipo "B" "C" y "D" como lo señalan en el numeral 6.1.2.1.1 que a la letra dice: por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación con el mismo peso

#### CONCLUSIONES

Autoridades, Poder Legislativo, expertos y cámaras y organizaciones, nos dirigimos a ustedes para crecer como nación, tenemos que dejar a un lado la corrupción que permite circular vehículos sobrecargados, alentar la inversión, preparar futuros operadores para abatir el déficit actual, vigilando que no sobrecarguen unidades que dañan la poca infraestructura carretera en buen estado, establecer una NOM que garantice que unidades nuevas y reconstruidas cumplan con las condiciones de seguridad.

# Union de Propietarios de Autobuses de Turismo Pasaje y Carga. A. C. R.F.C. UPA 130410CY1

Dejar de privilegiar la construcción de carreteras que no cumplen con los anchos geométricos, que sacrifican la seguridad vial, por negocios, diseñar la normatividad sin intereses económicos que circulen en cumplimiento a la NOM 068 SCT y sobre todo disminuir la corrupción para aumentar la seguridad vial, que el "Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012\*SCT-2-2017," deje de estar sobre arenas movedizas y sea un paso para salir adelante como País





Es por lo anterior citado a usted, Lic. Mario Emilio Gutiérrez Caballero, Director General de la Comisión de Mejora Regulatoria que atentamente pido

Primero.- Recibir, acordar la recepción y publicar los argumentos señalados en el cuerpo del presente escrito relativo al "Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012- SCT-2-2017" Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transiten en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal".

Segundo.- Diagnosticar el anteproyecto y su aplicación con transparencia en su manifestación de impacto regulatorio, considerando las opiniones emitidas y valorar si se justifica el marco regulatorio a las acciones del anteproyecto "PROY-NOM-012- SCT-2-2017"

Sin otro particular reciba usted mis más altas y distinguidas consideraciones

Atentamente

Raúl Díaz Organitos Secretario General