

**TERCERA SECCION**  
**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**RESPUESTAS a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2003, Peso y dimensiones máximos de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, publicado el 28 de noviembre de 2006.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

MANUEL RODRIGUEZ ARREGUI, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y PRESIDENTE DEL COMITE CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACION DE TRANSPORTE TERRESTRE, con fundamento en lo dispuesto en los artículos; 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II, 47 fracciones I, II y III y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien ordenar la publicación de las respuestas a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, sobre el peso y dimensiones máximos con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes jurisdicción federal, publicado para consulta pública en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2006.

Una vez que los comentarios fueron analizados y discutidos en sesión extraordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, de fecha 9 de marzo de 2007, se resolvieron todos los comentarios recibidos, y a través de este documento se emite la respuesta para los mismos tal como lo marca la Ley de la materia.

Atentamente

Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintisiete días del mes de marzo de dos mil siete.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Manuel Rodríguez Arregui**.- Rúbrica.

**RESPUESTAS A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS RESPECTO AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL  
MEXICANA NOM-012-SCT-2-2003, PESO Y DIMENSIONES MAXIMOS DE LOS VEHICULOS DE  
AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL,  
PUBLICADO EL 28 DE NOVIEMBRE DE 2006**

MANUEL RODRIGUEZ ARREGUI, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o., 38 fracción II, 47 fracciones II y III y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, he tenido a bien ordenar la publicación de las respuestas a los comentarios presentados al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, peso y dimensiones máximos de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2006.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>1. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p>	<p>Dejar sin efecto el procedimiento denominado PROY-NOM-012-SCT-2-2003, toda vez que no es procedente su continuación, ya que no debe emitirse norma oficial alguna sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, ya que de aprobarse y/o publicarse el proyecto como norma se estaría violando el artículo 39 de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, disposición de orden público que establece que todo lo relacionado con el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal deben constar en un reglamento que formalmente expida el ejecutivo federal.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma, en virtud de lo siguiente:</p> <p>El comentario es infundado, en razón de que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización dispone que mediante Norma Oficial Mexicana, se establecerán las características y especificaciones que deberán reunir los vehículos de transporte para así proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de los usuarios, y en virtud de que el artículo 34 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), señala que:</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.  TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.  FLEZA, S.A. DE C.V.</p>		<p>“La prestación de los servicios de autotransporte federal podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendados, de acuerdo a lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas oficiales mexicanas”.</p> <p>De esta manera la parte conducente del artículo 39 de la LCPAF establece que “Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.”</p> <p>Por su parte, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, establece en su artículo 5o. que “Los Pesos y Dimensiones máximos de los vehículos según el tipo de camino por el que transiten y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las Normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización”.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>En efecto, de conformidad con el artículo 3o fracción XI de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), se consideran regulaciones de carácter técnico cuyo propósito es establecer reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación. Además, en el artículo 40 fracción XVI de la LFMN, se precisa que "las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer: Las características y/o especificaciones que deban de reunir los aparatos, redes y sistemas de comunicación, <u>así como vehículos de transporte, equipos y servicios conexos para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios</u>".</p> <p>Derivado de todo lo anterior, se estima que las disposiciones sobre el peso y dimensiones máximas a que deben sujetarse los vehículos de autotransporte que transiten por los caminos de jurisdicción federal, son materia de una Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Además se observa en su siguiente comentario que el promovente no tiene una certeza al respecto de su propuesta, ya que señala que en caso de que se emita el ordenamiento que jurídicamente corresponda, se tomen en cuenta sus comentarios y propuestas.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>1 Bis.- COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p>El Subsecretario de Transporte indebidamente funda su competencia en el artículo 6 fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya que tal disposición únicamente le permite expedir una NOM en el ámbito de su competencia, en el caso que nos ocupa, dicha autoridad no es competente para expedir y regular vía una NOM lo relativo al Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, ya que tal facultad esta reservada para el Ejecutivo Federal, ya que según el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el tema en comento debe contenerse en un Reglamento expedido por el Ejecutivo.</p> <p>El Subsecretario de Transporte está ejerciendo de manera ilegal su facultad para crear una NOM, lo cual viola el artículo 3 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, toda vez que si bien es cierto que puede crear aquéllas, no lo puede hacer respeto del tema de Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, ya que esta actuando en contravención del artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, toda vez que el tema en comento debe contenerse en un Reglamento expedido por el Ejecutivo.</p> <p>Además, el Subsecretario de Transportes está ejerciendo de manera ilegal su facultad de llevar procedimientos administrativos de Proyectos de Normas Oficiales Mexicanas, toda vez que no puede formular ninguno relacionado con el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, ya que tal facultad de realizar tales procedimientos es respecto de aquéllos temas en los que encuentra facultada para elaborar una NOM, y no respecto de temas que no tiene facultades, como es el caso que nos ocupa ya según el artículo 39 de la LCPAF todo lo relacionado con pesos y medidas debe estar en un Reglamento expedido por el Ejecutivo, por lo que el Procedimiento Administrativo del PROY NOM no tiene razón de ser ya que se está llevando a cabo sin atribución alguna.</p>	<p>En relación con estos comentarios, se da respuesta en los mismos términos que el comentario número 1 de este documento.</p>	<p>Aprobada por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>2. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>En caso de que se emita el ordenamiento jurídico que legalmente corresponda, solicita tomar en cuenta sus comentarios y propuestas.</p>	<p>Se acepta el comentario y sus propuestas serán contestadas conforme a lo que se determine.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>3. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOCAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMOCIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p><b>CONSIDERACIONES SOBRE LA ILEGALIDAD DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-1995</b></p> <p>Ha sido constatado que varias normas oficiales mexicanas emitidas por el Comité Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, en el período comprendido de 1994 a 2001, fueron elaboradas, aprobadas, expedidas y publicadas ilegalmente, entre éstas se encuentra la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT -2-1995.</p> <p>Esto en razón de que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), en el texto vigente correspondiente al año de mil novecientos noventa y cinco, en el artículo 63 establecía que las dependencias competentes de acuerdo con los <b>lineamientos</b> que dicte la Comisión Nacional de Normalización, organizarán los Comités Consultivos Nacionales de Normalización, y éstos fijarán las <b>reglas de operación</b> (a efecto de establecer su mínima composición, funciones, establecer el período de las sesiones y de su votación).</p> <p>Asimismo, el artículo 64 de la citada Ley, obligaba a que las resoluciones de los comités deberían ser tomadas por consenso, de no ser esto posible por mayoría de votos de los miembros para la validez de las resoluciones tomadas por mayoría, deben votar favorablemente cuando menos la mitad de las dependencias representadas en el comité y contar con el voto aprobatorio del presidente del mismo.</p> <p>Y por ser una disposición de carácter técnico, deben acreditar los estudios, métodos, etcétera, que son utilizados para su creación y aplicación.</p> <p>En el presente caso, lo anterior no aconteció, pues como ha sido acreditado los Lineamientos de Operación del Comité Consultivo Nacional de Normalización Terrestre (siglas CCNNTT), las Reglas de Operación, las actas de sesión del CCNNTT y los estudios que determinen el peso y dimensión de los vehículos de autotransporte federal, no existen, situación que ha sido constatado en vía jurisdiccional, toda vez que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así lo ha manifestando, por consecuencia, REITERAMOS QUE cualquier modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 resultaría ilegal, debido a los vicios de su creación y por falta de sustento de su elaboración, aprobación, expedición y publicación.</p> <p>Tal como consta en la respuesta al expediente: CI-001ORD-2006-329, de fecha 3 de octubre de 2006, de la Unidad de Enlace para la Transparencia y Acceso a la Información de la SCT, en el que manifiesta que a nuestra solicitud de <i>Todas y cada una de las constancias que integran el procedimiento para la integración, revisión, modificación y expedición de la norma proyecto PROY-NOM-012-SCT-2003.</i></p> <p>Responde: Tercero.- Se confirma la inexistencia de la documentación requerida. pues señalan que se encuentran en actas de subcomité No. 2, mismos que no refieren en lo absoluto a nuestra solicitud.</p> <p>Visto lo anterior, cualquier modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, es ilegal, ello se sigue, porque continuaría con los vicios de origen, principalmente por la falta de estudios técnicos por cada tipo de vehículo, por la falta de personal debidamente capacitado y acreditado para realizar las verificaciones, por la falta de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para elaborar boletas de infracción, por la falta de un manual de procedimientos debidamente autorizado para realizar la verificación de las unidades vehiculares, por la carencia del equipo de medición de la Policía Federal Preventiva y de la capacitación de su personal, entre otros.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma, en virtud de que en la elaboración del proyecto de norma, motivo de consulta pública que se analiza en esta reunión del Comité, se siguieron las formalidades del procedimiento establecido en la ley mencionada y su reglamento, en razón de que se trata de una nueva norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>3 bis.- COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p>El PROY-NOM-012-SCT-2-2003 viola el artículo 3 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, ya que el Subsecretario de Transporte no cuenta con facultades para disponer de fondos del presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en procedimientos administrativos que no son viables o que violan directamente la Ley o la Constitución, como sucede en la especie, ya que no se puede regular el tema de pesos y medidas en una NOM, ya que tal regulación debe estar en un Reglamento expedido por el Ejecutivo Federal, por así disponerlo el artículo 39 de la LCPAF</p> <p>La competencia del Subsecretario la funda en los artículos 5 y 8 del Reglamento sobre Pesos y Medidas, reformado, sin embargo no motiva la misma. Además, la cita de dichos fundamentos no puede producir los efectos legales que pretende el Subsecretario de Infraestructura, ya que las facultades Reglamentarias del Ejecutivo son indelegables.</p> <p>Violación a los artículo 3 fracciones 1, 11, 111, VIII, XII, 4 Y 13 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo</p> <p>El PROY-NOM-012-SCT-2-2003 viola el artículo 3 fracción primera en virtud de que se emitió por autoridad incompetente, ya que el Subsecretario no puede llevar procedimientos administrativos de normas oficiales Mexicanas relacionado con Pesos y Dimensiones, ya que lo anterior solamente lo puede regular el Pdte. a través de un Reglamento, ya que así lo dispone el artículo 39 de la LCPAF</p> <p>El PROY-NOM-012-SCT-2-2003 viola el artículo 3 fracción 11 de la LFPCA, toda vez que no tiene objeto que pueda ser materia del mismo, es decir, no se puede convertir en NOM debido a que violaría directamente el artículo 39 de la LCPAF</p> <p>El PROY-NOM-012-SCT-2-2003 viola el artículo 3 fracción 111 de la LFPCA toda vez que no puede cumplir con la finalidad de interés público, ya que de publicarse la NOM violaría el artículo 39 de la LCPAF y los diversos 16 y 89 fracción I de la Constitución</p> <p>El PROY-NOM-012-SCT-2-2003 viola el artículo 3 fracciones VII y VIII ya que se expidió mediando error en el objeto del acto administrativo, toda vez que con su implementación no se generará una mayor seguridad en carreteras, ni un beneficio ambiental, ni una mayor conservación de puentes y caminos.</p> <p>El PROY-NOM-012-SCT-2-2003 resulta violatorio del artículo 13 de la LFPA toda vez que se viola el principio de buena fe en materia administrativa, ya que el Subsecretario de Transporte conoce que todo lo relacionado con el Peso y Medidas debe estar en un Reglamento y no en una NOM, lo que incluso ya fue ratificado en un dictamen por la COFEMER.</p> <p>Con base en el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes Y Autotransporte Federal, la especificación de dimensiones, peso y capacidad del autotransporte debe establecerse en el <u>Reglamento correspondiente</u>, y sin embargo con este PROY -NOM-012-SCT -2-2003 la SCT pretende hacerlo a través de una Norma Oficial Mexicana, LO QUE CLARAMENTE TRANSGREDE LA GARANTIA DE LEGALIDAD.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p> <p>Con relación al comentario que se refiere a que las especificaciones de peso y dimensiones corresponden a un reglamento y no a una norma, se reproduce en todos sus términos la respuesta dada en el comentario número 1 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>4.-ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p>Violación por inexacta aplicación de lo dispuesto en el Artículo 3, fracción I de la Ley Federal de Procedimiento administrativo.</p> <p>La Ley Federal sobre Metrología y Normalización (<b>LFMN</b>), en su texto vigente correspondiente al año mil novecientos noventa y cinco, no contemplaba el cargo de presidente para los comités consultivos nacionales de normalización.</p> <p>No obstante el Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ostentó ilegalmente el cargo de presidente del comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en la fecha de las publicaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-1995, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL" EL CUATRO DE SEPTIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO.</li> <li>• "RESPUESTAS A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS POR LOS INTERESADOS RESPECTO AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-1995, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL" PUBLICADA POR EL DIRECTOR GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL EN AUSENCIA DEL C. SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE, EL VEINTISIETE DE DICIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SEIS;</li> <li>• DE LA DEFINITIVA "NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-1995 SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION federal "PUBLICADA EL SIETE DE ENERO DE 1997"</li> </ul> <p>No obstante, el oficio número 1.-267 de fecha tres de diciembre del año dos mil uno, el C. Pedro Cerisola y Weber, entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, efectúa la ratificación al c. Subsecretario de Transporte, como presidente de los Comités Consultivos Nacionales de Normalización de Transporte Terrestre Y Aéreo, <b>sin existir el nombramiento o designación anterior para asumir el cargo</b>, porque aduce en oficio número 102.402/DA/4769 del 11 de noviembre 2004, el Director de procesos contenciosos de la dirección general de asuntos jurídicos de la SCT, en ausencia del Director General de Asuntos Jurídicos, quien en suplencia por ausencia de la responsable subsecretario de transporte, informa: "...el acta de sesión del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en la que es designado el C. Subsecretario de Transporte como Presidente de dicho Comité, <u>no existe, más no por omisión, sino en razón de que la designación de mérito, no corresponde realizarla a los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre. sino al C. Secretario de Comunicaciones v Transportes.</u> de conformidad con lo dispuesto en los artículos 62 Y 63 de la LFMN, 60 Y 61 de su Reglamento y 12 de los Lineamientos para la Organización de los Comités Consultivos Nacionales de Normalización.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V. TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V. FLEZA, S.A. DE C.V.	<p>Sin embargo, <b>la responsable en la cita de los ordenamientos legales, erróneamente alude a los artículos 62 Y 63 de la LFMN Y normalización, sin que éstos preceptos aludan el cargo de presidente; más aún, pretende aplicar retroactiva mente el reglamento de la ley federal sobre metrología y normalización, publicado el catorce de enero de mil novecientos noventa y nueve, pues pretende que dicha disposición sea aplicada en los actos administrativos acontecidos en los años 1995, 1996 Y 1997. y no exhibe los lineamientos para la organización de los comités consultivos nacionales de normalización vigentes en los años 1995, 1996 Y 1997.</b></p> <p>En suma, el C. Subsecretario de Transporte de la SCT en su carácter de presidente del CCNNTT, no acreditó su designación o nombramiento oficial como presidente del comité consultivo nacional de normalización de transporte terrestre, en la fecha en que expidió el proyecto de norma oficial mexicana, la respuesta a los comentarios al proyecto de norma y la norma definitiva NOM-012-SCT-2-1995.</p>		
5. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007	<p><b>AUSENCIA DE NORMAS OFICIALES MEXICANAS PARA CONSTRUCCION DE CAMINOS Y PUENTES:</b></p> <p>La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el DOF, el 22 de diciembre de 1993; la cual desde esa época en su exposición de motivos, pronuncio que en esa administración, "la red de carreteras federales del país ha tenido un crecimiento cualitativo y cuantitativo muy grande; la participación del sector privado en la infraestructura, la aplicación de novedosas tecnologías en la construcción, así como la velocidad, capacidad y características técnicas de los vehículos que se utilizan en el traslado de personas y de cosas han evolucionado profundamente. Los centros urbanos demandan el establecimiento o la ampliación de servicios de transporte que les permita acercarse cada vez mas al acelerado ritmo de la economía moderna; y los volúmenes de carga y pasaje que deban ser movilizados, requieren de Normas jurídicas claras que otorguen seguridad jurídica, por un lado, a quienes invierten en la infraestructura carretera o en la prestación de servicios de autotransporte federal, y por otro a los usuarios de los mismos, sin que ello signifique perder la rectoría del estado en estas materias.</p> <p>De esta manera, cabe señalar la importancia de llevar a cabo la reconstrucción de carreteras con más de medio siglo de existencia, cuyas características fueron dadas para un tipo de transporte que no se asemeja en nada a los modernos vehículos, pues las especificaciones son diferentes en cuanto al Peso y Dimensiones. Se requiere de carreteras adecuadas en cuanto a diseño y soportes técnicos, muchas de las cuales se construyeron en esa administración, pero no eran suficientes para hablar del México del año 2000".</p> <p>En tal virtud, si lo único que se requiere para hacer congruente la Norma con el Reglamento, es incluir en la Norma, el nuevo esquema de clasificación de carreteras del país, que se refiere a especificar el peso y dimensiones de todas las configuraciones en las carreteras tipo "ET", se esta de acuerdo con tal inclusión; pero no así en las otras propuestas de modificación que se refieren a reducir el PBV del T3- S2- R4 de 81.5 a 75.5 ton o de 81.5 a 66.5 ton; limitar el transito de esta configuración por carreteras tipo "C", ya que se opone totalmente al Artículo 6 del Reglamento de Peso y Dimensiones; eliminar el estímulo de transportar mas carga por el uso de suspensión neumática. Con estos cambios se estaría retrocediendo al espíritu de Ley que sentó las bases para impulsar el desarrollo, modernidad y competitividad del autotransporte, así como de los sectores económicos del país; por lo que habría una disposición retroactiva en perjuicio de lo ya establecido, en la Norma NOM-012- SCT-2- 1995.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>6. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p><b>APROBACION DEL CCNNTT:</b>  <b>Por lo que respecta a la Integración del Comité Consultivo de Normalización del Transporte Terrestre, (CCNNTT) Comité en donde se aprobó por mayoría el proyecto de Norma es fundamental mostrar la falta de equilibrio entre las organizaciones que lo conforman:</b></p> <p>No existe equilibrio para la toma de decisiones, el objeto de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización contempla entre otros los siguientes argumentos:  ARTICULO 2.- Esta Ley tiene por objeto:.....</p> <p>a) Promover la concurrencia de los sectores <u>público y privado, científico y de consumidores en la elaboración de normas oficiales mexicanas</u> por las dependencias de la administración pública federal.</p> <p><b>Integrantes del CCNNTT:</b> Entre los integrantes de las Dependencias y entidades de la administración pública federal, y los integrantes de organizaciones industriales y comerciales, no se encuentra equilibrados, y en algunos casos no se encuentra justificación para que algunas Secretarías de Estado integren a este Comité.</p> <p>Dependencias y entidades de la Administración Pública Federal</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Secretaría de Energía;</li> <li>II. Secretaría de Salud;</li> <li>III. Secretaría del Trabajo y Previsión Social</li> <li>IV. Secretaría de Medio Ambiente y Recurso Naturales</li> <li>V. Secretaría de Relaciones Exteriores</li> <li>VI. Secretaría Agricultura. Ganadería. Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación;</li> <li>VII. Secretaría de Economía;</li> <li>VIII. Secretaría de Hacienda y Crédito Público;</li> <li>IX. Secretaría de la Defensa Nacional;</li> <li>X. Secretaría de Gobernación;</li> <li>XI. Secretaría de Seguridad Pública;</li> <li>XII. Instituto Mexicano del Transporte; y</li> <li>XIII. Petróleos Mexicanos</li> </ol> <p>Organizaciones Industriales y Comerciales</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos.</li> <li>II. Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos</li> <li>III. Cámara Nacional de la Industria de la Transformación.</li> <li>IV. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga</li> <li>V. Cámara Nacional de Productores de Autobuses Camiones y Tractocamiones.</li> <li>VI. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.</li> </ol>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>VII. Asociación Nacional de Transporte Privado.  VIII. Asociación Nacional de la Industria Química.  IX. Asociación Nacional de Fabricantes de Pinturas y Tintas.  X. Asociación Mexicana de Empresas de Pruebas No Destructivas  X. Asociación Nacional de Fabricantes de Documentos Oficiales de Identificación Vehicular.</p> <p><b>Nota.- Debido al cambio de administración Federal podría darse el caso de que las organizaciones antes señaladas se actualizarán, se anexa última actualización publicada en la pagina de la SCT.---</b></p> <p>Aunado a lo anterior, en las propias reglas de operación del CCNNTT señala en su Art. 6 de los Lineamientos del CCNNTT: <b>que se podrá invitar a participar en las sesiones a representantes de otras cámaras y organizaciones privadas con el objeto de ampliar información que sobre el tema en cuestión se tenga disponible.</b></p> <p>Por otro lado la SCT, no hace distinción entre consenso o votación (<u>consenso</u>- medio de asegurar la mejor eficiencia en la aplicación de las decisiones adoptadas, el objetivo es <b>llegar a la mejor decisión con el mayor convencimiento</b>) al decir que: "sobre el consenso para la aprobación del proyecto, en lo cual la SCT ha comprobado que dicha aprobación se dio por mayoría en el seno CCNNTT", por lo que se hace notar que en la elaboración del proyecto de Norma, no se permitió la participación de todos los interesados, ya que el Secretariado Técnico del Comité fue discrecional al no consentir la participación de los sectores y organizaciones interesadas, señalamos un ejemplo claro de discrecionalidad es el aceptar la inclusión de CANACAR y CONATRAM, organizaciones que representan al mismo sector del autotransporte público de carga en el CCNNTT, <i>en perjuicio de lo dispuesto en el Art. 62 del RLFMN que señala: Que cuando no se encuentren garantizados los intereses de los sectores u organizaciones debido a la conformación del Comité correspondiente, se podrá sugerir la inclusión de los miembros que estimen pertinentes para equilibrar la representatividad al interior de dicho Comité.</i></p> <p>Es por ello que estamos inconformes que el CCNNTT, enviará el proyecto aprobado por mayoría y no por unanimidad o consenso ya que a la fecha la SCT ni los integrantes del CCNNTT demostraron técnicamente porque la reducción de 6 ton al full (T3-S2-R4) y porque se le impide a esta misma configuración transitar en caminos tipo "C".</p> <p>Si bien es cierto que dichas organizaciones participaron en los diferentes grupos de trabajo, ninguna de estas apporto análisis técnicos (a excepción de ANTP) que otorgaran sustento en cada modificación de la norma actual, como consta el los documentos solicitados en la SCT como los documentos base del proyecto de norma.</p> <p>Tal como consta en la respuesta al expediente: CI-001ORD-2006-329, de fecha 3 de octubre de 2006, de la Unidad de Enlace para la Transparencia y Acceso a la Información de la SCT, en el que manifiesta que a nuestra solicitud de <i>Todas y cada una de las constancias que integran el procedimiento para la integración, revisión, modificación y expedición de la norma proyecto PROY-NOM-012-SCT-2003.</i></p> <p>Responde: Tercero.- Se confirma la inexistencia de la documentación requerida, pues señalan que se encuentran en actas de subcomité No. 2, mismos que no refieren en lo absoluto a nuestra solicitud.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>7. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p><b>CONSIDERACIONES QUE EL ORDENAMIENTO JURIDICO APLICABLE DEBE SER UN REGLAMENTO Y NO UNA NORMA:</b></p> <p>La Norma Oficial Mexicana es un acto administrativo de observancia general y obligatoria cuyo dictado encuentra fundamento en una ley formal al tenor de la cual una autoridad administrativa diversa al presidente de la República está dotada de la atribución para emitir disposiciones generales cuya finalidad es pormenorizar lo previsto en una ley o en un reglamento, verdaderos actos materialmente legislativos, por revestir ciertas características de ley, tales como la generalidad, abstracción y obligatoriedad, a dichas disposiciones.</p> <p>La validez de la disposición de un reglamento o acuerdo o una NOM, para efectos de aplicación, o bien, para propósitos de interpretación o integración normativa, está supeditada a que tales disposiciones guarden congruencia con las normas legales expresas existentes sobre la materia específica de regulación de que se trate, además de que se entienden sujetas, asimismo, a los principios jurídicos que emergen directamente de la propia ley; de manera tal que las disposiciones reglamentarias o administrativas, aun siendo expresas, no pueden válidamente regir contra la voluntad manifiesta del texto de la ley, ni tampoco oponerse a los lineamientos normativos contenidos en la misma, los acuerdos y disposiciones reglamentarias, antes que oponerse, deben tener fundamento en normas sustentadas en otras de nivel superior, como lo son las leyes, las cuales, a su vez, están supeditadas, en cuanto a su validez, a otras normas de mayor jerarquía, que culminan en la Ley Fundamental del país</p> <p>El principio de reserva de ley, prohíbe al reglamento o a la NOM abordar materias reservadas en exclusiva a las leyes, mientras que el principio de subordinación jerárquica, exige que el reglamento esté precedido por una ley cuyas disposiciones desarrolle, complemente o pormenore y en las que encuentre su justificación y medida.</p> <p>Para determinar el alcance o profundidad de la reserva de ley se puede decir que la misma es absoluta y relativa. Aparece cuando la regulación de una determinada materia queda acotada en forma exclusiva a la ley formal; en nuestro caso, a la ley emitida por el Congreso, ya federal, ya local. En este supuesto, la materia reservada a la ley no puede ser regulada por otras fuentes. La reserva relativa, en cambio, permite que otras fuentes de la Ley vengan a regular parte de la disciplina normativa de determinada materia, pero a condición de que la ley sea la que determine expresa y limitativamente las directrices a las que dichas fuentes deberán ajustarse.</p> <p>Aunado a lo anterior es de especial importancia observar el marco normativo del sector:</p> <p>Como Marco Jurídico de Referencia, coincidimos con la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, en que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acata lo determinado por el legislador que emite la Ley de Caminos y Autotransporte Federal, como a continuación se demuestra:</p> <p>Ámbito de aplicación de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal:</p> <p>"ART. 1o.- La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares".</p> <p>"ART. 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones, <u>dimensiones, capacidad y otras especificaciones</u>, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan <u>los reglamentos respectivos</u>, asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima."</p>	<p>Este comentario es reiterativo del comentario número 1, por lo que se da respuesta conforme a los términos del mismo.</p>	<p>Aprobada por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Por otro lado, si observamos lo estipulado en las disposiciones generales del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos Y Puentes de Jurisdicción Federal, en su art. 1 señala:</p> <p>ARTICULO 1o.- El presente Reglamento <u>tiene por objeto regular el peso, dimensiones y capacidad a que se deben sujetar los vehículos de autotransporte de pasajeros, de turismo y de carga que transiten en los caminos de jurisdicción federal.</u></p> <p>Por lo anterior, consideramos que el <b>Reglamento</b> Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, <b>coincidentes con al dictamen final de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria es el ordenamiento jurídico aplicable en que se deben atender las características y especificaciones de peso y dimensión máximas de los vehículos</b> de autotransporte de pasajeros, de turismo y de carga que transiten en los caminos de jurisdicción federal, por así haberlo ordenado el legislador en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y no una Norma Oficial Mexicana que en la Jerarquía de Leyes mantiene un situación inferior que el propio reglamento y que su objetivo de ser es la determinación técnica sobre, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema o método de producción u operación, determinado así por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>		
<p>8. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p><b>Concordancia con el Reglamento de Peso y Dimensiones:</b></p> <p>De conformidad con la propia Ley Federal de Metrología y Normalización, como señala el artículo 51, el proyecto no surge de un cambio del reglamento, sino de la metodología de la revisión quinquenal, establecida de manera obligatoria, por otro lado existe la opción de la revisión anual, en su primer año de aplicación. Por lo tanto no coincidimos con el comentario del TTI, aunado al anterior el proyecto sobrepasa la estimación de ser concordante con el Reglamento, ya que no sólo incorpora las carreteras tipo ET, sino la desautorización de la circulación de la configuración T3-S2-R4, en carreteras tipo "C", la disminución del peso en su caso de 6 ton de P.B.V. Confirmándose lo anterior con las dictaminaciones de COFEMER de fechas 29 de enero de 2001 Y 21 enero de 2002, <i>en donde recomiendan a la SCT realizar modificaciones para estar concordancia con el Reglamento del 2000, así como realizar los estudios necesarios que evalúen claramente la relación entre las características de los vehículos de carga y los daños a las carreteras y puentes nacionales, con el fin de que se puedan tomar las mejores decisiones para la conservación de la infraestructura carretera y para mejorar la eficiencia del transporte de carga.</i></p> <p><i>Exclusivamente de esta forma coincidimos con COFEMER en aseverar que se deben de llevar a cabo estudios teóricos-prácticos como los que hasta hoy se han presentado, de tal manera se podrán tomar las decisiones con todos los elementos técnicos necesarios y la regulación que respondería a las necesidades del país.</i></p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>9. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p><b>SE PROPONE INCLUIR DEFINICIONES:</b></p> <p>Convertidor de doble Ojillo Sistema de acoplamiento de dos ojillos que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos compuestos por un tractocamión, un semirremolque y un remolque.</p> <p>Tractocamión doblemente Articulado Full Diferenciado (T3-S2-DR4) Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por:</p> <p>A) Un tractocamión que deberá tener al menos las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Motor de 435 <b>HP</b> mínima, 1550 libras/pie de torque mínimo y sistema de freno auxiliar.</li> <li>2) Transmisión de 16 velocidades mínimo y 1550 libras/pie de torque mínimo.</li> <li>3) Ejes Tandem con 20,909 Kg. (46,000 libras) de capacidad de carga mínimo y 84,091 Kg (185,000 libras) de capacidad de arrastre mínimo.</li> <li>4) Sistema de Frenos Antibloqueo ABS o EBS.</li> </ol> <p>B) Convertidor de doble ojillo equipado con sistema de frenos antibloqueo ABS o EBS.</p> <p>C) Semirremolque y remolque equipados con sistemas de frenos antibloqueos ABS o EBS.</p>	<p>Se considera procedente incluir la definición de Convertidor, la cual quedará como a continuación se indica:</p> <p><b>Convertidor tipo “H”.-</b> Sistema de acoplamiento de dos o más ojillos que se engancha a un camión o a un semirremolque y que le agrega una articulación a las configuraciones compuestas por un tractocamión, semirremolque y remolque o camión remolque.</p> <p>Por lo que respecta a la definición de tractocamión doblemente articulado “full diferenciado” (T3-S2-DR4) y toda vez que implica una configuración más segura que el “full” normal (T3-S2-R4), como resultado del comentario expresado, se acepta el comentario, y se aprueba incluir en la norma definitiva la definición y características técnicas, de seguridad y de tránsito que deberán reunir las unidades y configuraciones vehiculares diferenciadas, cuyos límites de peso bruto vehicular será mayor de acuerdo con lo que se determine.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de CANACAR y CANAPAT, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p> <p>Incluir:</p> <p>El vehículo no deberá tener una antigüedad mayor a 5 años.</p> <p>La SCT tomará las medidas necesarias para diferenciar un T3-S2-DR4 del T3-S2-R4.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>Como ejemplo, el Tractocamión doblemente Articulado "Full" Diferenciado (T3-S2-DR4), se define.- Vehículo con una antigüedad no mayor a cinco años, con una configuración vehicular de tractocamión con semirremolque y remolque que cumpla con las especificaciones de diferenciación que autorice la Secretaría y cumpla con lo siguiente:</p> <p>a) En el tractocamión</p> <p>1) Motor de 326.25 kw mínima, 2126.25 Newton-m de torque mínimo y sistema de freno auxiliar.</p> <p>2) Transmisión de 16 velocidades mínimo y 2126.25 Newton-m de torque mínimo.</p> <p>3) Ejes Tandem con capacidad de carga y arrastre mínimo cuyos límites de peso bruto vehicular correspondan a lo autorizado.</p> <p>4) Sistema de Frenos Antibloqueo ABS o EBS.</p> <p>b) Convertidor tipo "H".</p> <p>b) Semirremolque y remolque equipados con sistemas de frenos antibloqueos ABS o EBS con cadenas de sujeción entre semirremolque y remolque.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION														
<p>10. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p><b>No son todas las clasificaciones que circulan en carreteras de jurisdicción federal.</b></p> <p>La clasificación de vehículos que se presenta en el proyecto de norma no comprende todas las configuraciones que circulan en carreteras federales, por lo cual solicitamos, que esta clasificación se modifique y que no se limite y éstas sean establecidas de acuerdo a las condiciones de seguridad y necesidades de la Industria en cuanto a productividad y competitividad.</p> <p>Ejemplo:</p> <p>Una configuración usual es la T3-S1, que no es permitida, sin embargo en configuraciones doblemente articuladas se permite un T3-S1-R2, con ello se muestra incongruencia y falta de análisis para establecer las clasificaciones.</p> <p>Otro ejemplo es el traslado de dollys con una unidad sencilla no esta permitida, siendo una actividad relativamente usual en el transporte de los equipos, lo cual genera alta discrecionalidad por la autoridad correspondiente.</p> <p>Por lo tanto la autoridad es discrecionalidad al aplicar las sanciones, asimismo aplica de manera inequitativa las tablas de peso y dimensiones máximas contenidas en el apéndice normativo.</p> <p>Se propone:</p> <table border="0" data-bbox="485 743 1383 998"> <thead> <tr> <th>CLASE</th> <th>NOMENCLATURA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AUTOBUS</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>CAMION UNITARIO</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>CAMION REMOLOUE</td> <td>CR</td> </tr> <tr> <td>TRACTOCAMION ARTICULADO</td> <td>TS</td> </tr> <tr> <td>TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO</td> <td>TSR Y TSS</td> </tr> <tr> <td>TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO FULL DIFERENCIADO</td> <td>T-S-DF</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Propuesta de especificación del full diferenciado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motor de 450HP mínimo, 1650 libras/pie de torque mínimo y sistema de freno de motor.</li> <li>• Transmisión de al menos 1650 libras/pie de torque mínimo.</li> <li>• Ejes Tandem con 20,909 Kg. (46,000 libras) de capacidad de carga. Mínimo y 84,091 Kg. (185,000 libras) de capacidad de arrastre mínimo.</li> <li>• Sistema de Frenos Antibloqueo ABS o EBS en toda la configuración.</li> <li>• Convertidor de doble ojo (Dolly "H") equipado con cadenas de seguridad.</li> </ul> <p>Para el desarrollo de las actividades de autotransporte, se debe contar con autorización por parte de la SCT a través del "Permiso Unico para Prestar el Servicio de Autotransporte Federal de Carga", o privado en su caso en él que se establece que "el permiso estará sujeto a lo dispuesto por la ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables", y por las condiciones generales de operación, obligaciones del permisionario y causas de revocación y terminación que en el mismo se enumeran.</p>	CLASE	NOMENCLATURA	AUTOBUS	B	CAMION UNITARIO	C	CAMION REMOLOUE	CR	TRACTOCAMION ARTICULADO	TS	TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO	TSR Y TSS	TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO FULL DIFERENCIADO	T-S-DF	<p>Con respecto a la clasificación de vehículos se acepta parcialmente la inclusión de la configuración vehicular diferenciada, lo cual aplicará para todas las unidades y configuraciones vehiculares, de acuerdo con la respuesta anterior y se procederá a incluir las tablas correspondientes en la norma definitiva, con un mayor peso bruto vehicular máximo que se llegue a determinar.</p> <p>Las unidades y configuraciones vehiculares tendrán una gradualidad de tres años para que se ajusten a lo indicado en la respuesta al comentario número 9, o de lo contrario se ajustarán a las tablas de la 1B a la 4B.</p> <p>Respecto al permiso único a que se refiere el promovente, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de CANACAR y CANAPAT, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
CLASE	NOMENCLATURA																
AUTOBUS	B																
CAMION UNITARIO	C																
CAMION REMOLOUE	CR																
TRACTOCAMION ARTICULADO	TS																
TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO	TSR Y TSS																
TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO FULL DIFERENCIADO	T-S-DF																

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>En el momento en que SCT otorgó el permiso la norma oficial mexicana aplicable era la NOM-012. Así se integraron a su esfera de derechos los contenidos en dicha norma, que permite, entre otras cosas, circular con los pesos de carga establecidos y con tractocamiones doblemente articulados en carreteras Tipo C; es decir, se adquirieron todos los derechos de la NOM-012-SCT-1995 y la legislación aplicable en el momento de expedición del permiso.</p> <p>El permiso se otorgó por tiempo indefinido, pudiendo el mismo revocarse o terminarse por las causales señaladas en el artículo 17 de la Ley de Caminos y por las enumeradas en el mismo permiso. A la fecha, se han cumplido puntualmente dichas obligaciones por lo que no se han actualizado los supuestos descritos de revocación o terminación, y se sigue en pleno goce de los derechos adquiridos por el permiso.</p> <p>Aunado a lo anterior y de acuerdo al 14 constitucional la misma no puede ser aplicada retroactiva mente en perjuicio de derechos adquiridos por el gobernado. La Suprema Corte ha establecido en Jurisprudencia firme la determinación de retroactividad de acuerdo a los componentes de la norma.</p> <p>Por otro lado es limitante al derecho adquirido para quienes ya utilizan vehículos con diseños de fabricación que no están sujetas a este proyecto de norma, por ser incongruente con las normas de fabricación de vehículos actuales.</p> <p>Este proyecto de norma viola lo dispuesto en las normas de fabricación de vehículos al sobrepasar su esfera de aplicación, por pretender regular actividades ajenas a su competencia, por lo que debería ser concordante con las normas oficiales mexicanas de fabricación de vehículos.</p>		
<p>11. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>PROHIBICION A LA CIRCULACION DE TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS EN CARRETERAS TIPO "C" COMENTARIOS.</p> <p>Se observa en las tablas 2B y 2C que todas las configuraciones doble trailer o full (T2-S1-R2, T3-S1-R2, T3-S2-R2, T3-S2-R3, T3-S2-R4 y T3-S3-S2), están prohibidas para todos los caminos tipo "C" lo cual es una disposición antijurídica que se contrapone con el Reglamento de Peso y Dimensiones además de limitar la productividad, competitividad eliminando la circulación del full en ese tipo de carreteras y por lo tanto no debe contemplarse en la norma, puesto que en su artículo 6o. se permite el tránsito de camiones y tractocamiones en todas sus configuraciones en carreteras tipo "ET", "A", "B" Y "C", en longitudes de 50 Km., de 50 Km. a 150 Km., o inclusive mayor a 150 Km., cuando así lo requieran las industrias previa autorización de la SCT.</p> <p>Asimismo comparativamente con las configuraciones camión remolque (C2-R2, C2-R3, C3-R2 Y C3-R3, tablas 2C y 2B) el proyecto de norma permite el tránsito de estas combinaciones vehiculares en carreteras "ET", "A" Y "B", además de la tipo "C" con una longitud de 22.50 m. y un PBV 54 Ton con suspensión neumática, lo cual resulta incongruente y discriminatorio para las configuraciones de doble remolque (T-S-R), tal disposición representa un mayor riesgo para la seguridad del tránsito vehicular , lo cual se ha demostrado en pruebas de desplazamiento en carretera efectuadas conjuntamente con la SCT, sus áreas técnicas y diferentes organizaciones, que hoy por hoy el tractocamión con doble semirremolque (T3-S2-R4) son los vehículos más seguros.</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo, toda vez que la desautorización de la circulación de configuraciones de tractocamión doblemente articulado (T-S-R) en las carreteras tipo "C" tiene un impacto cuantificable muy reducido y proporciona <b>beneficios a la seguridad vial</b>, al considerar las características físicas de esa categoría de carretera. Así mismo es improcedente la consideración respecto al artículo 6o., toda vez que este articulado no se modifica</p>	<p>2o. Párrafo, Aprobado por el CCNN-TT por concenso.</p> <p>Los demás párrafos, Aprobados por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Incremento en costos del autotransporte y por ende a todos los productos debido a que se tendrá dos tipos de flota vehicular una para operar en la red troncal ("ET", "A" y "B"), Y otra para la red secundaria y alimentadora ("C" y "D"), así como crear centros de distribución o de transferencia para ajustar la carga o transvasar las mercancías de un vehículo a otro al pasar de una carretera de mayor a menor clasificación.</p> <p>Mayor deterioro a la infraestructura carretera, ya que la transportación de productos se tendría que hacer en configuraciones menores que dañan más las carreteras y generan más accidentes. como lo indica la información del IMT costo de deterioro de pavimentos articulo del IMT, publicación técnica No, 52 del IMT).</p> <p>Mayor costo país administrativo para regularlo y supervisarlo.</p> <p>Costo adicional por obligar al uso de autopistas de cuota por decreto (60 % más al costo de operación por uso de autopistas de cuota)</p> <p>Mayor deterioro ecológico por incremento en el consumo de combustible y llantas al requerirse más unidades - viaje.</p> <p>Perdida de competitividad interna e internacional por mayor costo de transporte de mercancías, por el uso obligado de autopistas de cuota y vehículos de menor capacidad.</p> <p>En virtud que el actual reglamento y norma permiten a los tractocamiones con doble semirremolque, transitar por carreteras tipo "C" y además de la tolerancia de 50 Km. Y 150 Km. o mayor a esta ha creado un derecho.</p> <p>Aunado a lo anterior:</p> <p>Para el desarrollo de las actividades de autotransporte, se debe contar con autorización por parte de la SCT a través del "Permiso Unico para Prestar el Servicio de Autotransporte Federal de Carga", en él se establece que "el permiso estará sujeto a lo dispuesto por la ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables", y por las condiciones generales de operación, obligaciones del permisionario y causas de revocación y terminación que en el mismo se enumeran.</p> <p>En el momento en que SCT otorgó el permiso la norma oficial mexicana aplicable era la NOM-012. Así se integraron a su esfera de derechos los contenidos en dicha norma, que permite, entre otras cosas, circular con los pesos de carga establecidos y con tractocamiones doblemente articulados en carreteras Tipo C; es decir, se adquirieron todos los derechos de la NOM-012-SCT-1995 y la legislación aplicable en el momento de expedición del permiso.</p> <p>El permiso se otorgó por tiempo indefinido, pudiendo el mismo revocarse o terminarse por las causales señaladas en el artículo 17 de la Ley de Caminos y por las enumeradas en el mismo permiso. A la fecha, se han cumplido puntualmente dichas obligaciones por lo que no se han actualizado los supuestos descritos de revocación o terminación, y se sigue en pleno goce de los derechos adquiridos por el permiso.</p> <p>La NOM-012-SCT-1995 es un acto formalmente administrativo y materialmente legislativo, y como tal, reviste características de impersonalidad, generalidad y abstracción. Como norma, y de acuerdo al 14 constitucional la misma no puede ser aplicada retroactivamente en perjuicio de derechos adquiridos por el gobernado. La Suprema Corte ha establecido en Jurisprudencia firme la determinación de retroactividad de acuerdo a los componentes de la norma.</p>	<p>y por lo tanto, se mantienen vigentes las disposiciones del mismo.</p> <p>Se acepta el comentario respecto a las configuraciones camión remolque con una longitud de 22.50 m y un PBV de 54 ton con suspensión neumática, que se permiten en caminos tipo "C" y que representan un grave riesgo para su circulación por lo que también se eliminará su circulación en dichos caminos tipo "C".</p> <p>Se modifica las Tablas 2B y 2C la Norma eliminando los valores de las columnas para los caminos tipo "C", poniéndoles NA.</p> <p>Respecto al permiso único su comentario es reiterativo del comentario número 10, por lo que se reproduce en todos sus términos la respuesta dada por este Comité al mismo.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>De dicho criterio se concluye que la realización de los supuestos derivados del otorgamiento del permiso estaba solamente diferida en el tiempo, por ser sucesiva o continuada, la nueva disposición no puede suprimir, modificar o condicionar las consecuencias no realizadas.</p> <p>Efectivamente, el transporte de carga es una actividad sucesiva o continuada, que se extiende en el tiempo e implica el ejercicio del derecho de utilización de las carreteras tipo C con los camiones doblemente articulados, pues la NOM-012-SCT-1995 vigente y aplicable lo permite. Por ello, la nueva NOM-012-SCT-1995, con sus restricciones no podría ser impuesta a los titulares de los permisos, pues se violaría sus derechos adquiridos, violando la garantía de irretroactividad prevista en el artículo 14 constitucional.</p> <p>Ninguna ley se le dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna, principio este que rige de acuerdo a la doctrina y a la jurisprudencia, respecto de las normas de derecho sustantivo, al constatar si la nueva norma desconoce tales situaciones o derechos al obrar sobre el pasado, lo que va contra el principio de irretroactividad de las leyes inmerso en el artículo constitucional citado (14 constitucional).</p> <p><u>PROPUESTA.-</u> En base a lo anterior se debe permitir el tránsito de los tractocamiones doblemente articulados por carreteras tipo "C"</p>		
<p>12. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p>	<p><b>I. OBJETIVO DEL COMENTARIO:</b></p> <p>La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) pretende disminuir el <b>PESO BRUTO VEHICULAR (PBV)</b> de las unidades de transporte doblemente articuladas y, en particular, la <b>T3S2R4</b> ("Full"), de <b>89</b> toneladas -con base en la autorización por eje-- <b>75.5</b> toneladas -- con fundamento en la "resistencia de los puentes". Creemos que no existe información técnica que demuestre la conveniencia de tomar dicha determinación. Por el contrario, existen estudios realizados por el Instituto de ingeniería de la UNAM y el IMT que señalan que las configuraciones doblemente articuladas con PBV superior a 80 tons. se encuentran dentro del margen de seguridad de las estructuras y dañan menos a los puentes. Inclusive, hay suficientes elementos que sostienen que una medida como la mencionada sería contraproducente desde el punto de vista ambiental, la disminución del peso en 6 ton. a ésta configuración no incide en mejorar la seguridad y el tráfico en las carreteras y el costo que implica la medida será trasladado a los consumidores. Por ello, el propósito de esta nota es argumentar tales hechos para que se mantenga el estado actual de cosas, cuando menos hasta que se estudien las implicaciones de una medida como la comentada con la necesaria profundidad y transparencia, a efecto de no perjudicar innecesariamente intereses de terceros y del país.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.;</p> <p>GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.;</p> <p>TECHNOCAST, S. A. DE C. V.;</p> <p>CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.;</p> <p>CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.;</p> <p>Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>13. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p>	<p>La SCT no ha justificado que la disminución de <b>89 a 75.5</b> toneladas para el <b>full</b> es consecuencia directa y precisa a la resistencia de los puentes, de la misma forma, afirmamos que la SCT no ha justificado que las otras configuraciones del transporte de carga y sus pesos máximos autorizados correspondan a la resistencia de los puentes, por lo que siendo una norma con fundamento técnico, en la práctica la SCT pretende dar un tratamiento discriminatorio exclusivamente a las unidades doblemente articuladas al definir el PBV con un mecanismo y criterio diferentes al que utiliza en las demás unidades.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A. DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>14. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑOLES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p>	<p>Finalmente, cabe mencionar la relevancia que se permita transitar por las carreteras llamadas "C" a las configuraciones doblemente articuladas, y en especial a la T3S2R4 (full), dada la función de interconexión de dichas carreteras con la red principal de carreteras; también sobre este tema, cabe señalar que tal prohibición no puede estar por encima del Reglamento, en donde señala que "se permitirá la circulación de los vehículos provenientes de un camino de mayor clasificación, con las especificaciones correspondientes a éste, en uno de menor clasificación carreteras tipo" A", " B" o "C" en ambas direcciones de hasta 150 Km.</p>	<p>Este comentario se contesta en lo correspondiente al mismo con la respuesta dada en el comentario número 11 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																					
JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.																																																								
15. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007  COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.  PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.  PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;  GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.  EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.  BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.  BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.  EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.  PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;  EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.  TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.  TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.  FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;  CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;	<p><b>II.- Elementos del proyecto sujetos a este comentario:</b></p> <p>A).- Numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma</p> <p>Dicho numeral dice: " Las concentraciones máximas de carga <b>por daño a pavimentos</b> que se autorizan por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla 'A' del apéndice normativo, las cuales solamente se aplican a las clases de autobús, camión unitario, camión remolque y tractocamión articulado"</p> <p><b>TABLA A PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TONELADAS)</b></p> <table border="1" data-bbox="510 792 1354 1317"> <thead> <tr> <th rowspan="2">CONFIGURACION DE EJES</th> <th colspan="5">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th>ET4 Y ET2</th> <th>A4 Y A2</th> <th>B4 Y B2</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> SENCILLO DOS LLANTAS</td> <td>6,50</td> <td>6,50</td> <td>6,50</td> <td>5,50</td> <td>5,00</td> </tr> <tr> <td> SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>10,00</td> <td>10,00</td> <td>10,00</td> <td>9,00</td> <td>8,00</td> </tr> <tr> <td> MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>11,00</td> <td>11,00</td> <td>11,00</td> <td>10,00</td> <td>9,00</td> </tr> <tr> <td> MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td> <td>15,50</td> <td>15,50</td> <td>15,50</td> <td>14,00</td> <td>12,50</td> </tr> <tr> <td> DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>18,00</td> <td>18,00</td> <td>18,00</td> <td>16,00</td> <td>14,00</td> </tr> <tr> <td> MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>19,50</td> <td>19,50</td> <td>19,50</td> <td>17,50</td> <td>15,50</td> </tr> <tr> <td> TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td> <td>22,50</td> <td>22,50</td> <td>22,50</td> <td>20,00</td> <td>18,00</td> </tr> </tbody> </table> <p>Implicaciones e interpretación del numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma:</p>	CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO					ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	 SENCILLO DOS LLANTAS	6,50	6,50	6,50	5,50	5,00	 SENCILLO CUATRO LLANTAS	10,00	10,00	10,00	9,00	8,00	 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,00	11,00	11,00	10,00	9,00	 MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	15,50	15,50	15,50	14,00	12,50	 DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	18,00	18,00	18,00	16,00	14,00	 MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	19,50	19,50	19,50	17,50	15,50	 TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	22,50	22,50	22,50	20,00	18,00	<p>Se analizaron los comentarios y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlos, toda vez que cuando el PBV no rebasa la resistencia establecida para los puentes, éste se calcula con la suma de los pesos de todos los ejes y por ello se aplica a las unidades tipo autobús, camión unitario, camión remolque y tractocamión articulado indicadas en el numeral 5.1.1.1. de este proyecto de norma.</p> <p>En virtud de que la configuración de doble semirremolque T3-S2-R4 el PBV rebasa la resistencia de los puentes no es factible incluirla en el numeral 5.1.1.1.</p> <p>Tal situación se aclarará en el cuerpo de la norma de la siguiente forma:</p>	<p>Los valores de las tablas 1B, 2B, 3B y 4B serán enunciativas y no limitativas.</p> <p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO																																																							
	ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																																			
 SENCILLO DOS LLANTAS	6,50	6,50	6,50	5,50	5,00																																																			
 SENCILLO CUATRO LLANTAS	10,00	10,00	10,00	9,00	8,00																																																			
 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,00	11,00	11,00	10,00	9,00																																																			
 MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	15,50	15,50	15,50	14,00	12,50																																																			
 DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	18,00	18,00	18,00	16,00	14,00																																																			
 MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	19,50	19,50	19,50	17,50	15,50																																																			
 TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	22,50	22,50	22,50	20,00	18,00																																																			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																											
<p>PROPIMEX, S.A. DE C.V., INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.; SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.; PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V. TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V. FLEZA, S.A. DE C.V. ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007. AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C. RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES. JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE. SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C. JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p>	<p>1.- Sin dar una justificación y motivar el hecho, se discrimina a las configuraciones doblemente articuladas al excluirlas de este numeral, siendo que dichas configuraciones utilizan los mismos sistemas de ejes aquí descritos. Además, según diferentes documentos calificados dañan menos al pavimento que las otras configuraciones. (Publicaciones técnicas del IMT, Estudio del ITT, Estudio del ITESO, todas ellas anexas a este documento A.1, A.6.1, A4, A5, B.1, y B2).</p> <p>2.- No se incluyen todos los vehículos que hoy por hoy transitan con carga o pasajeros en la red federal de carreteras y puentes de México, pero que además cuentan con permisos o autorizaciones para explotar las vías generales de comunicación.</p> <p>3.- Los PBV' s resultantes de aplicar la tabla 'A' del apéndice normativo contemplan el daño a pavimentos. De alguna manera, el daño a pavimento se equipara entre las diferentes unidades sujetas al proyecto de norma. El daño que ocasionan se encuentra en un nivel que se considera adecuado para la SCT.</p> <p>4.- De estar incluido, el PBV que correspondería con este criterio a la configuración doblemente articulada T3S2R4 para carreteras tipo ET4 y ET2, A4 y A2, B4 y B2, sería de:</p> <table border="1" data-bbox="520 662 1325 906"> <thead> <tr> <th>Ejes del T3-S2-R4</th> <th>Peso autorizado por eje o grupo de ejes.</th> <th>PBV con la sumatoria de ejes para el T3-S2-R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Eje sencillo de dos llantas</td> <td>6.50 toneladas</td> <td>6.50 toneladas</td> </tr> <tr> <td>1 Motriz doble, 8 llantas</td> <td>19.50 toneladas</td> <td>19.50 toneladas</td> </tr> <tr> <td>3 Ejes dobles, 8 llantas</td> <td>18.00 toneladas</td> <td>54.00 toneladas</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>80.00 toneladas</td> </tr> </tbody> </table> <p>Además, el numeral 5.1.2.2 señala: "El peso bruto vehicular máximo autorizado, podrá incrementarse en 1.5 toneladas por cada eje motriz y 1.0 toneladas en cada eje de carga. Esta tolerancia sólo se otorgará cuando todos los ejes cuenten con suspensión neumática, excepto el eje direccional". Ello significa que:</p> <table border="1" data-bbox="495 1084 1320 1287"> <thead> <tr> <th>Ejes del T3-S2-R4</th> <th>Peso autorizado por eje.</th> <th>Peso autorizado por Suspensión Neumática para el T3-S2-R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2 Ejes motriz 6</td> <td>1.50 toneladas</td> <td>13.00 toneladas</td> </tr> <tr> <td>Ejes de carga</td> <td>1.00 toneladas</td> <td>6.00 toneladas</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>9.00 toneladas</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sumando ambas cantidades, el PBV máximo autorizado para la configuración T3S2R4 es de: <b>89.00 toneladas.</b></p>	Ejes del T3-S2-R4	Peso autorizado por eje o grupo de ejes.	PBV con la sumatoria de ejes para el T3-S2-R4	1 Eje sencillo de dos llantas	6.50 toneladas	6.50 toneladas	1 Motriz doble, 8 llantas	19.50 toneladas	19.50 toneladas	3 Ejes dobles, 8 llantas	18.00 toneladas	54.00 toneladas	Total		80.00 toneladas	Ejes del T3-S2-R4	Peso autorizado por eje.	Peso autorizado por Suspensión Neumática para el T3-S2-R4	2 Ejes motriz 6	1.50 toneladas	13.00 toneladas	Ejes de carga	1.00 toneladas	6.00 toneladas	Total		9.00 toneladas	<p>5.1.1.1.- Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos que se autorizan por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla 'A' del apéndice normativo.</p> <p>En consecuencia de lo anterior se revisarán las descargas por eje de la tabla A y se elimina el numeral 5.1.1.2 y el numeral 5.1.1.3 pasa a ser el 5.1.1.2.</p> <p>Por otra parte, respecto al numeral 5.1.2.1 el peso bruto vehicular máximo se determinará con la fórmula puente para todos los vehículos, la cual se muestra a continuación:</p> $PBV = 870 \left( \frac{DE * N}{N - 1} + (3.66 * N) + 11 \right)$ <p>En donde: PBV = Peso Bruto Vehicular DE = Distancia entre ejes extremos. N = Número de ejes.</p> <p>El peso bruto vehicular máximo autorizado por cada vehículo o configuración vehicular según el tipo de camino en que transitan y que es el resultado de aplicar la fórmula puente o la suma de los pesos por eje, lo que resulte menor, es el indicado en las tablas "1B", "2B", "3B" y "4B", para las cuales se tomará en cuenta el resultado de la revisión efectuada a la tabla "A".</p>	
Ejes del T3-S2-R4	Peso autorizado por eje o grupo de ejes.	PBV con la sumatoria de ejes para el T3-S2-R4																												
1 Eje sencillo de dos llantas	6.50 toneladas	6.50 toneladas																												
1 Motriz doble, 8 llantas	19.50 toneladas	19.50 toneladas																												
3 Ejes dobles, 8 llantas	18.00 toneladas	54.00 toneladas																												
Total		80.00 toneladas																												
Ejes del T3-S2-R4	Peso autorizado por eje.	Peso autorizado por Suspensión Neumática para el T3-S2-R4																												
2 Ejes motriz 6	1.50 toneladas	13.00 toneladas																												
Ejes de carga	1.00 toneladas	6.00 toneladas																												
Total		9.00 toneladas																												

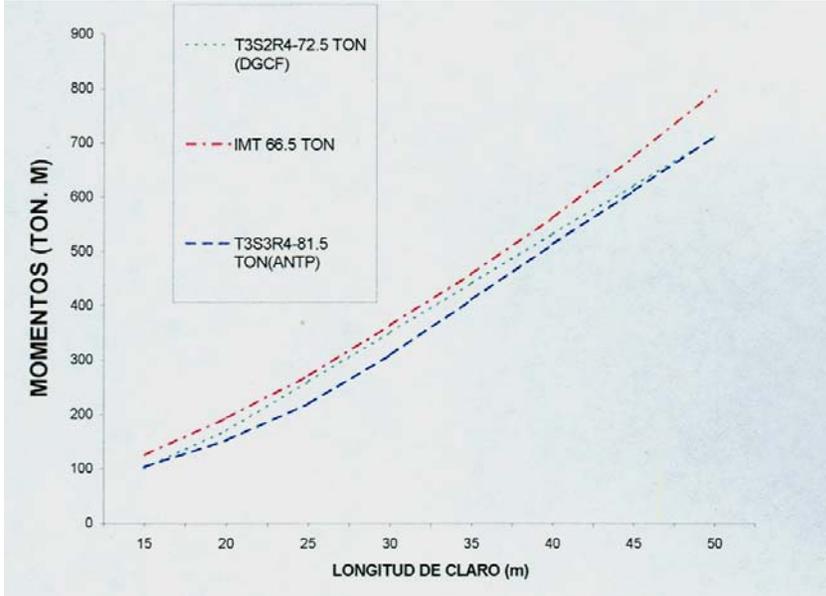
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.;</p> <p>GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.;</p> <p>TECHNOCAST, S. A. DE C. V.;</p> <p>CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.;</p> <p>CINSA, S. A. DE C. V.;</p> <p>CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.;</p> <p>Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>		<p>Los valores de las tablas 1B, 2B, 3B y 4B son enunciativas y no limitativas.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																													
<p>16. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p>	<p>B).- Numeral 5.1.1.2 del proyecto de norma</p> <p>Dicho numeral dice: "Las concentraciones máximas de carga que se autorizan para el tractocamión doblemente articulado, <b>se rigen de acuerdo con la resistencia de puentes</b>, para lo cual el peso bruto vehicular máximo autorizado deberá ajustarse a lo establecido en la tabla 4B de apéndice normativo". En la redacción de este numeral hay diferencias importantes que cambian por completo el proyecto original de la NOM-012-SCT-2-1995, presentado por la SCT, así como su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), a la COFEMER y al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNNTT).</p> <p style="text-align: center;">TABLA 4B PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHICULO y CAMINO (TONELADAS)</p> <table border="1" data-bbox="491 634 1367 1187"> <thead> <tr> <th colspan="7" style="background-color: #e1eef6;">TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA</th> <th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th> <th colspan="5">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th>ET4 Y ET2</th> <th>A4 Y A2</th> <th>B4 Y B2</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> T2-S1-R2</td> <td>18</td> <td>47,50</td> <td>47,50</td> <td>47,50</td> <td>NA</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td> T3-S1-R2</td> <td>22</td> <td>56,00</td> <td>56,00</td> <td>56,00</td> <td>NA</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td> T3-S2-R2</td> <td>26</td> <td>60,50</td> <td>60,50</td> <td>60,50</td> <td>NA</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td> T3-S2-R3</td> <td>30</td> <td>63,00</td> <td>63,00</td> <td>63,00</td> <td>NA</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td> T3-S2-R4</td> <td>34</td> <td>66,50</td> <td>66,50</td> <td>66,50</td> <td>NA</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td> T3-S3-S2</td> <td>30</td> <td>60,00</td> <td>60,00</td> <td>60,00</td> <td>NA</td> <td>NA</td> </tr> </tbody> </table> <p>Implicaciones e interpretaciones de este numeral:</p> <p>1.- En todos los casos, excepto para las configuraciones doblemente articuladas (T3S2RX) y, en particular, T3S2R4 (Ful!) el PBV corresponde a la sumatoria por ejes de la tabla 'A',</p>	TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO							CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO					ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	 T2-S1-R2	18	47,50	47,50	47,50	NA	NA	 T3-S1-R2	22	56,00	56,00	56,00	NA	NA	 T3-S2-R2	26	60,50	60,50	60,50	NA	NA	 T3-S2-R3	30	63,00	63,00	63,00	NA	NA	 T3-S2-R4	34	66,50	66,50	66,50	NA	NA	 T3-S3-S2	30	60,00	60,00	60,00	NA	NA	<p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario relativo a la diferencia que existe en el proyecto presentado a la COFEMER, se acepta y se resuelve que se atenderá de acuerdo con la respuesta que se da al comentario número 15 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO																																																																
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO																																																														
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																																										
 T2-S1-R2	18	47,50	47,50	47,50	NA	NA																																																										
 T3-S1-R2	22	56,00	56,00	56,00	NA	NA																																																										
 T3-S2-R2	26	60,50	60,50	60,50	NA	NA																																																										
 T3-S2-R3	30	63,00	63,00	63,00	NA	NA																																																										
 T3-S2-R4	34	66,50	66,50	66,50	NA	NA																																																										
 T3-S3-S2	30	60,00	60,00	60,00	NA	NA																																																										

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																																																																																																				
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑOLES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p>	<p>COMPARATIVO entre la TABLA 4B de Peso Bruto Vehicular y el PBV de acuerdo a los ejes de la Tabla A</p> <table border="1" data-bbox="577 617 1291 1356"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Configuración del Vehículo y Nomenclatura</th> <th rowspan="2">Número de Llantas</th> <th>Peso Bruto Autorizado por tipo de camino ET4 y ET2, A4 y A2, B4 y B2 Base Ejes</th> <th>Peso Bruto Autorizado por tipo de camino ET4 y ET2, A4 y A2, B4 y B2 Tablas</th> <th rowspan="2">Diferencia</th> </tr> <tr> <th>Tabla A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>B2</td><td>6</td><td>17.50</td><td>17.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>B3</td><td>8</td><td>22.00</td><td>22.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>B3</td><td>10</td><td>26.00</td><td>26.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>B4</td><td>10</td><td>30.50</td><td>30.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td colspan="5"><b>-----</b></td></tr> <tr><td>C2</td><td>6</td><td>17.50</td><td>17.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>C3</td><td>8</td><td>22.00</td><td>22.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>C3</td><td>10</td><td>26.00</td><td>26.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td colspan="5"><b>-----</b></td></tr> <tr><td>C2-R2</td><td>14</td><td>37.50</td><td>37.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>C2-R3</td><td>18</td><td>45.50</td><td>45.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>C3-R2</td><td>18</td><td>46.00</td><td>46.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>C3-R3</td><td>22</td><td>54.00</td><td>54.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td colspan="5"><b>-----</b></td></tr> <tr><td>T2-S1</td><td>10</td><td>27.50</td><td>27.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>T2-S2</td><td>14</td><td>35.50</td><td>35.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>T3-S2</td><td>18</td><td>44.00</td><td>44.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>T3-S3</td><td>22</td><td>48.50</td><td>48.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td colspan="5"><b>-----</b></td></tr> <tr><td>T2-S1-R2</td><td>18</td><td>47.50</td><td>47.50</td><td>0.00</td></tr> <tr><td>T3-S1-R2</td><td>22</td><td>56.00</td><td>56.00</td><td>0.00</td></tr> <tr><td><b>T3-S2-R2</b></td><td><b>26</b></td><td><b>64.00</b></td><td><b>60.50</b></td><td><b>- 3.50</b></td></tr> <tr><td><b>T3-S2-R3</b></td><td><b>30</b></td><td><b>72.00</b></td><td><b>63.00</b></td><td><b>- 9.00</b></td></tr> <tr><td><b>T3-S2-R4</b></td><td><b>34</b></td><td><b>80.00</b></td><td><b>66.50</b></td><td><b>- 13.50</b></td></tr> <tr><td><b>T3-S3-S2</b></td><td><b>30</b></td><td><b>66.50</b></td><td><b>60.00</b></td><td><b>- 6.50</b></td></tr> </tbody> </table>	Configuración del Vehículo y Nomenclatura	Número de Llantas	Peso Bruto Autorizado por tipo de camino ET4 y ET2, A4 y A2, B4 y B2 Base Ejes	Peso Bruto Autorizado por tipo de camino ET4 y ET2, A4 y A2, B4 y B2 Tablas	Diferencia	Tabla A	B	B2	6	17.50	17.50	0.00	B3	8	22.00	22.00	0.00	B3	10	26.00	26.00	0.00	B4	10	30.50	30.50	0.00	<b>-----</b>					C2	6	17.50	17.50	0.00	C3	8	22.00	22.00	0.00	C3	10	26.00	26.00	0.00	<b>-----</b>					C2-R2	14	37.50	37.50	0.00	C2-R3	18	45.50	45.50	0.00	C3-R2	18	46.00	46.00	0.00	C3-R3	22	54.00	54.00	0.00	<b>-----</b>					T2-S1	10	27.50	27.50	0.00	T2-S2	14	35.50	35.50	0.00	T3-S2	18	44.00	44.00	0.00	T3-S3	22	48.50	48.50	0.00	<b>-----</b>					T2-S1-R2	18	47.50	47.50	0.00	T3-S1-R2	22	56.00	56.00	0.00	<b>T3-S2-R2</b>	<b>26</b>	<b>64.00</b>	<b>60.50</b>	<b>- 3.50</b>	<b>T3-S2-R3</b>	<b>30</b>	<b>72.00</b>	<b>63.00</b>	<b>- 9.00</b>	<b>T3-S2-R4</b>	<b>34</b>	<b>80.00</b>	<b>66.50</b>	<b>- 13.50</b>	<b>T3-S3-S2</b>	<b>30</b>	<b>66.50</b>	<b>60.00</b>	<b>- 6.50</b>		
Configuración del Vehículo y Nomenclatura	Número de Llantas			Peso Bruto Autorizado por tipo de camino ET4 y ET2, A4 y A2, B4 y B2 Base Ejes	Peso Bruto Autorizado por tipo de camino ET4 y ET2, A4 y A2, B4 y B2 Tablas		Diferencia																																																																																																																																
		Tabla A	B																																																																																																																																				
B2	6	17.50	17.50	0.00																																																																																																																																			
B3	8	22.00	22.00	0.00																																																																																																																																			
B3	10	26.00	26.00	0.00																																																																																																																																			
B4	10	30.50	30.50	0.00																																																																																																																																			
<b>-----</b>																																																																																																																																							
C2	6	17.50	17.50	0.00																																																																																																																																			
C3	8	22.00	22.00	0.00																																																																																																																																			
C3	10	26.00	26.00	0.00																																																																																																																																			
<b>-----</b>																																																																																																																																							
C2-R2	14	37.50	37.50	0.00																																																																																																																																			
C2-R3	18	45.50	45.50	0.00																																																																																																																																			
C3-R2	18	46.00	46.00	0.00																																																																																																																																			
C3-R3	22	54.00	54.00	0.00																																																																																																																																			
<b>-----</b>																																																																																																																																							
T2-S1	10	27.50	27.50	0.00																																																																																																																																			
T2-S2	14	35.50	35.50	0.00																																																																																																																																			
T3-S2	18	44.00	44.00	0.00																																																																																																																																			
T3-S3	22	48.50	48.50	0.00																																																																																																																																			
<b>-----</b>																																																																																																																																							
T2-S1-R2	18	47.50	47.50	0.00																																																																																																																																			
T3-S1-R2	22	56.00	56.00	0.00																																																																																																																																			
<b>T3-S2-R2</b>	<b>26</b>	<b>64.00</b>	<b>60.50</b>	<b>- 3.50</b>																																																																																																																																			
<b>T3-S2-R3</b>	<b>30</b>	<b>72.00</b>	<b>63.00</b>	<b>- 9.00</b>																																																																																																																																			
<b>T3-S2-R4</b>	<b>34</b>	<b>80.00</b>	<b>66.50</b>	<b>- 13.50</b>																																																																																																																																			
<b>T3-S3-S2</b>	<b>30</b>	<b>66.50</b>	<b>60.00</b>	<b>- 6.50</b>																																																																																																																																			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.                      GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.                      LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.                      JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.                      VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.                      JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>	<p>2.- Como se observa, la diferencia del PBV para el T3S2R4 es de 13.5 toneladas menos.                      3.- Se presume que esta disminución de peso, la que sólo aplica para el vehículo doblemente articulado de 9 ejes, refleja la resistencia de los puentes, sin que se haya demostrado aún técnicamente por parte de la SCT.                      4.- También se presupone que, en todos los casos, el daño a puentes que supuestamente ocasionan algunas de las configuraciones doblemente articuladas y, en particular, el T3S2R4 (full), es mayor que el de otras configuraciones en una proporción sustantiva en todos los tipos de puentes y tamaño de los claros de éstos. Lo anterior sobre la base de los pesos autorizados por eje en el numeral 5.1.1.1, lo cual no está técnica y explícitamente justificado.</p>		
<p>17. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007                      COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.                      PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b>                      Nuestras tesis y comentarios tienen la intención de demostrar que:                      1.- Daño a la infraestructura carretera.                      No existe información <b>técnica que sea pública</b>, que demuestre que las configuraciones doblemente articuladas y, en particular, la T3S2R4 (full), son las que más dañan a los puentes y carreteras, y por ello sean las únicas a las que hay que limitar en términos de PBV en particular al T3S2R4 (full) en menos 13.5 toneladas (89 - 75.5). De existir esta información, no se nos ha mostrado a lo largo del proceso de diálogo para la aprobación del proyecto de</p>	<p>En relación con estos comentarios, se desprende que del estudio y análisis efectuado a dichos argumentos, los mismos fueron motivo de análisis y discusión durante el proceso de elaboración del proyecto de</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité                      Se acepta parcialmente el comentario, dando respuesta en los mismos</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																																						
PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V. EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V. EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V. PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.; EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V. TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V. TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V. FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.; CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.; PROPIMEX, S.A. DE C.V., INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.; SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.; PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V. TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V. FLEZA, S.A. DE C.V. ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑOLES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.	<p>norma que aquí comentamos. En todo caso, la información pública existente no apoya la disminución del PBV, siendo en algunos casos contradictoria con la medida que se pretende tomar por medio del proyecto de norma en referencia.</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p><b>1.- Daño a la infraestructura carretera.</b></p> <p>No existe información <b>técnica que sea pública</b>, que demuestre que las configuraciones doblemente articuladas y, en particular, la T3S2R4 (full) sean las que más dañen a los puentes y pavimentos, y por ello sean las únicas a las que hay que limitar en términos de su PBV, en menos 13.5 toneladas (89 - 75.5). Por el contrario, existen estudios realizados por el Instituto de ingeniería de la UNAM y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) que señalan que las configuraciones doblemente articuladas con PBV superior a 80 ton. se encuentran dentro del margen de seguridad de las estructuras y dañan menos a los puentes.</p> <p>a) La SCT presentó el documento: "PROYECTO DE NORMA DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHICULOS, PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Proceso de Aprobación General" (Anexo A.11).</p> <p>En dicha información se indica que las fuerzas cortantes y momentos flexionantes del T3S2R4 (full) rebasan diferentes criterios de diseño de puentes sobre la base de otros camiones tipo (de diseño), sin incluir el criterio de diseño de puentes del IMT indicado en su publicación técnica 243, pago 6. En este criterio de diseño, los esfuerzos cortantes que resultan son superiores a los que produce el T3S2R4 (full) con 81.5 tons, siendo que los momentos flexionantes son ligeramente mayores (en los anexos A.6.1, pág. 34 Y A.12, pág. 19 Y 20, respectivamente, se puede apreciar más ampliamente este punto).</p> <p>GRAFICA COMPARATIVA DE MOMENTOS FLEXIONANTES PROVOCADOS POR CARGAS VIVAS</p> <p>CONDICIONES DE CARGA: 1 CAMION T3-S2-R4 DGCF 72.5 TON, 1 CAMION T3-S2-R4 ANTP 81.5 TON 1 CAMION IMT 66.5 TON</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Claro</th> <th>IMT 66.5</th> <th>13-5 - 4</th> <th colspan="4">% RESPECTO</th> </tr> <tr> <th>(m)</th> <th>TON</th> <th>(72.5 ton)</th> <th>DGCF</th> <th>AIMT</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15</td> <td>125.63</td> <td>101.22</td> <td>80.57%</td> <td>103.18</td> <td>82.13%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>193.79</td> <td>170.5</td> <td>87.98%</td> <td>152.4</td> <td>78.64%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>271.51</td> <td>260.73</td> <td>96.03%</td> <td>219.84</td> <td>80.97%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>364.39</td> <td>351.36</td> <td>96.42%</td> <td>309.61</td> <td>84.97%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>35</td> <td>458.95</td> <td>441.99</td> <td>96.30%</td> <td>411.46</td> <td>89.65%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>561.51</td> <td>532.61</td> <td>94.85%</td> <td>513.31</td> <td>91.42%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>45</td> <td>674.61</td> <td>621.41</td> <td>92.11%</td> <td>611.55</td> <td>90.65%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>797.95</td> <td>712.31</td> <td>89.27%</td> <td>713.9</td> <td>89.47%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Claro	IMT 66.5	13-5 - 4	% RESPECTO				(m)	TON	(72.5 ton)	DGCF	AIMT			15	125.63	101.22	80.57%	103.18	82.13%		20	193.79	170.5	87.98%	152.4	78.64%		25	271.51	260.73	96.03%	219.84	80.97%		30	364.39	351.36	96.42%	309.61	84.97%		35	458.95	441.99	96.30%	411.46	89.65%		40	561.51	532.61	94.85%	513.31	91.42%		45	674.61	621.41	92.11%	611.55	90.65%		50	797.95	712.31	89.27%	713.9	89.47%		<p>norma motivo de la consulta, en razón de ello, y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decide aceptarlos parcialmente.</p> <p>Se precisa que respecto al comentario de incluir la configuración T3-S2-R4 en el numeral 5.1.1.1., se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decide aceptarlo parcialmente, dando respuesta en los mismos términos del comentario número 15 de este documento.</p>	<p>términos del comentario número 15 de este documento.</p>
Claro	IMT 66.5	13-5 - 4	% RESPECTO																																																																						
(m)	TON	(72.5 ton)	DGCF	AIMT																																																																					
15	125.63	101.22	80.57%	103.18	82.13%																																																																				
20	193.79	170.5	87.98%	152.4	78.64%																																																																				
25	271.51	260.73	96.03%	219.84	80.97%																																																																				
30	364.39	351.36	96.42%	309.61	84.97%																																																																				
35	458.95	441.99	96.30%	411.46	89.65%																																																																				
40	561.51	532.61	94.85%	513.31	91.42%																																																																				
45	674.61	621.41	92.11%	611.55	90.65%																																																																				
50	797.95	712.31	89.27%	713.9	89.47%																																																																				

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p>	<p style="text-align: center;"><b>GRAFICA DE MOMENTOS PARA CARGAS VIVAS</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>Figura 1</b></p> <p>Las gráficas en las que la SCT señala lo anterior están elaboradas con un modelo de T3S2R4 (ful!) cuya distancia máxima entre ejes es de 20 m., cuando el T3S2R4 (ful!) realmente utilizado para mover 81.5 ton. en México tiene una distancia entre ejes extremos de entre 27 y 29 metros (línea inferior de la gráfica). Por ello, los momentos máximos flexionantes y fuerzas cortantes, como se muestra en la gráfica anterior son menores que los presentados en la gráfica de la SCT.</p> <p>b) El estudio del Instituto de Ingeniería de la UNAM presentado por la ANTP, manifiesta que las estructuras analizadas, conforme al factor de seguridad con que son construidas, tienen la suficiente resistencia para soportar el paso de las configuraciones doblemente articuladas T3S2R4 (full) con 81.5 ton. En dicho documento se recomienda también hacer estudios experimentales para poder tomar una decisión a mayor profundidad para concluir si se justifica una disminución del PBV del T3S2R4 (full) (Anexo A.2, pág. 38 Y 39).</p> <p>c) En las publicaciones técnicas del IMT, se señala:</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																
<p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>	<p>Publicación técnica número 5: Para el grupo TSR</p> <p>"Dentro del grupo de estudio se encontró que el arreglo T3S2R4 produce el menor daño ponderado en todas las profundidades y comparando condiciones de carga de 8.2 y 10 tons./ eje sencillo, reduciendo el daño comparativo de T3S2R4 con respecto a los otros 5 vehículos un 57% y un 46% respectivamente." Pág. 10, 11 Y 13 de la publicación técnica número 5 (Anexo B.2).</p> <p>"Sin embargo, se puede observar que los rangos de carga útil transportada varían desde 15. 29.5, 52.5 y 59.5 ton. donde se encuentra otra razón bastante significativa para alentar los vehículos T3S2R3 y T3S2R4 los cuales transportan mayor carga útil produciendo aproximadamente el mismo rango de daño ponderado a los pavimentos."</p> <p>Como conclusión, entre los 15 tipos de configuraciones estudiadas señala: "\\... es conveniente alentar ciertos vehículos y desalentar el uso de otros, con el objeto principal de disminuir, minimizar o igualar los daños ponderados que los vehículos en cuestión provocan a los pavimentos de la red carretera, pudiendo transportar cargas similares o aún mayores".</p> <p>Vehículos a alentar, uno por cada grupo:</p> <p style="padding-left: 40px;">C3 T3S3 C3R3 <b>T3S2R4</b></p> <p>Los pesos tomados en cuenta por el IMT para este análisis fueron:</p> <table style="margin-left: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr><td>C3</td><td>23.5 tons</td></tr> <tr><td>T3S3</td><td>46.0 tons</td></tr> <tr><td>C3R3</td><td>51.5 tons</td></tr> <tr><td>T3S2R4</td><td>77.5 tons</td></tr> </table> <p>El proyecto de norma que estamos comentando propone:</p> <table style="margin-left: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr><td>C3</td><td>26.0 tons</td></tr> <tr><td>T3S3</td><td>48.5 tons</td></tr> <tr><td>C3R3</td><td>54.0 tons</td></tr> <tr><td>T3S2R4</td><td>66.5 tons</td></tr> </table> <p>De lo anterior, se destaca lo siguiente: el proyecto de norma en comento aumenta el peso a todas las configuraciones señaladas en al menos 5%, excepto para el caso del T3S2R4 (full), al cual se le reduce el peso en 11 toneladas, es decir en 16.5% sin aparente justificación técnica, lo que no corresponde al criterio planteado por el IMT.</p> <p>Publicación técnica número 52 del IMT.</p> <p>A lo largo de éste documento, tanto en su contenido como en tablas y gráficas, se aprecia sin lugar a dudas que los cálculos del IMT muestran que la configuración T3S2R4 (full), es la que menor daño ocasiona al pavimento y los puentes por tonelada / kilómetro (Anexo B.1).</p>	C3	23.5 tons	T3S3	46.0 tons	C3R3	51.5 tons	T3S2R4	77.5 tons	C3	26.0 tons	T3S3	48.5 tons	C3R3	54.0 tons	T3S2R4	66.5 tons		
C3	23.5 tons																		
T3S3	46.0 tons																		
C3R3	51.5 tons																		
T3S2R4	77.5 tons																		
C3	26.0 tons																		
T3S3	48.5 tons																		
C3R3	54.0 tons																		
T3S2R4	66.5 tons																		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>d) En el estudio que el ITESO elaboró para la ANTP y que presentó a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), se indica que:</p> <p>"En conclusión, se encontró que en cuanto a esfuerzos producidos a un pavimento flexible por una unidad T3S2R4, estos son menores que los producidos por el T3S3, lo que significa que el daño que producen es ligeramente inferior al producido por unidades T3S3".</p> <p>También señala: "Se sugiere que se desarrollen estudios exhaustivos bajo condiciones reales que permitan conocer las diferentes variantes que en la toma de decisiones, dada la importancia las consecuencias de la iniciativa"; además valida el estudio del IMT, relativo al "Análisis de los Coeficientes de Daño Unitarios Correspondientes a los Vehículos Autorizados en la Red Nacional de Carreteras Mexicanas", donde se demuestra que el vehículo T3S2R4, es el que provoca el menor daño ponderado en todas las profundidades al pavimento, respecto a los otros 14 vehículos evaluados (Anexos A4, A.5 y B.2 pág. 13).</p> <p>e) Para el caso de puentes, el estudio del ITT no analiza los costos ton-km. del T3S2R4 (full), sino que se basa en una estimación de costos de rehabilitación y reemplazo de puentes sin adjudicarlos específicamente a alguna configuración. No señala consideración alguna respecto a los puentes que ya han sido rehabilitados, las características y ubicación de éstos así como la vida remanente de ellos, manifestando al igual que el trabajo del Instituto de Ingeniería de la UNAM que es necesario hacer estudios más profundos al respecto. (Anexo A.1 pág. 67, 68 Y 69: Anexo A.2 pág. 39).</p> <p>En complemento de estos comentarios, el documento "Observaciones y comentarios al estudio realizado por el Instituto del Transporte de Texas; análisis técnico de la resistencia de los puentes", elaborado por el INCA", señala:</p> <p>"Que el estudio del TII indica que se gastan \$9,000 millones de pesos por reemplazar parte significativa de los puentes por el uso de camiones T3S2R4, pero desconoce y omite que existen muchos otros factores que influyen en la reparación y/o sustitución de los puentes en nuestro país; es decir, que este reemplazo no es ocasionado únicamente por la circulación de camiones".</p> <p>"En este aspecto es importante tomar como punto de referencia el programa de trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el año 2006, en el cual se contempla la cantidad de 223.1 millones de pesos a la reconstrucción de 66 puentes, cantidad totalmente inferior a la cantidad indicada por el TII (9,000 millones de pesos), haciendo mención que dicha reconstrucción no es precisamente por el uso del camión T3S2R4, como lo considera el TII en su estudio, sino que también existen muchos otros motivos tales como la ampliación transversal, problemas de socavación, modificación de alineamiento horizontal y vertical, etc." (Anexo A.8).</p> <p>Por otro lado, el estudio del ITT utiliza la fórmula de puentes de Estados Unidos elaborada en 1974 y traducida a México sin una justificación explícita de su aplicación a éste caso, siendo esta fórmula un mecanismo de cálculo que no se basa en la resistencia de los puentes (Anexo A.12, pág. 9).</p> <p>La fórmula de Estados Unidos se elaboró con el fin de determinar la relación existente entre el peso del vehículo permitido y el número de ejes del vehículo, las distancias entre los ejes, los grupos de ejes y el largo del vehículo. En consecuencia se permite el incremento de PBV a medida que aumenta el número de ejes y el largo total del mismo.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	$P_{BV} = 870 * \left\{ \begin{array}{l} DE * N \\ N - 1 \end{array} \right\} + 3.66 * N + 11$ <p>donde:  DE = Distancia entre ejes extremos de la configuración vehicular  N = Números de ejes de la configuración</p> <p>Como se aprecia, las variables de la fórmula están relacionadas solamente con el vehículo y no con el puente y su resistencia. Por su parte, las constantes de la fórmula surgen de una supuesta equivalencia entre el sistema métrico y el sistema inglés utilizado en la fórmula americana y cuya justificación no es aplicable a México.</p> <p>f) Por otro lado, desde 1980 en que fueron autorizados los "fulles" con 77.5 toneladas sin suspensión neumática, los puentes debieron haber sido diseñados para soportar dichas cargas (Anexo D.1 pág 39).</p> <p>Por lo antes señalado, consideramos que los conceptos aquí apuntados indican que no hay elementos técnicos, públicos, suficientemente sólidos para pretender disminuir el peso bruto vehicular por causa de la resistencia de los puentes exclusivamente a algunas de las configuraciones doblemente articuladas y, en particular, a la T3S2R4 (full). Por el contrario, encontramos algunos elementos contradictorios con esta pretensión, incluidos en los estudios antes mencionados. En todo caso, es claro que se requiere de estudios más específicos para ello, como lo señalan algunos de los documentos analizados.</p> <p><b>De igual manera, consideramos que siendo el T3S2R4 (full) la configuración que menos daña al pavimento, no debe excluirse del numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma.</b></p>		
18. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007 COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V. PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V. PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V. EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOCAN, S. A. DE C. V.	<b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b> <b>2.- Esfuerzo en los puentes.</b> El nivel de esfuerzo en los puentes (fuerza cortante y momento flexionante) de la configuración doblemente articulada T3S2R4 (full), con PBV de 89 toneladas y de 81.5 toneladas según los claros de los puentes, es diferente al igual que la relación con otras configuraciones. Dicho nivel de esfuerzo es igual o menor que otras configuraciones sencillas, en los claros entre 20 y 32 metros para puentes convencionales. Esto implica tan sólo un porcentaje de los puentes en el país, los que, además, no todos están en las carreteras en las que está permitido circular a los doblemente articulados. <b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b> <b>2.- Esfuerzo en los puentes.</b> El nivel de esfuerzo a puentes (fuerza cortante y en particular momento flexionante) de la configuración doblemente articulada T3S2R4 (full) con PBV de 81.5 toneladas varía dependiendo de los claros de los puentes. La relación de esfuerzo comparada con otras configuraciones también es distinta en los diferentes claros, siendo menor o igual que otras configuraciones (T3S3) en todos los casos, excepto en los claros entre 20 y 32 metros para puentes convencionales. Ello implica solo un porcentaje menor de los puentes y no todos ellos están en las carreteras en las que es permitido que transiten las configuraciones doblemente articuladas y en particular el T3S2R4 (full).	En relación con el comentario de la propuesta de mantener los pesos actuales, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma. En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

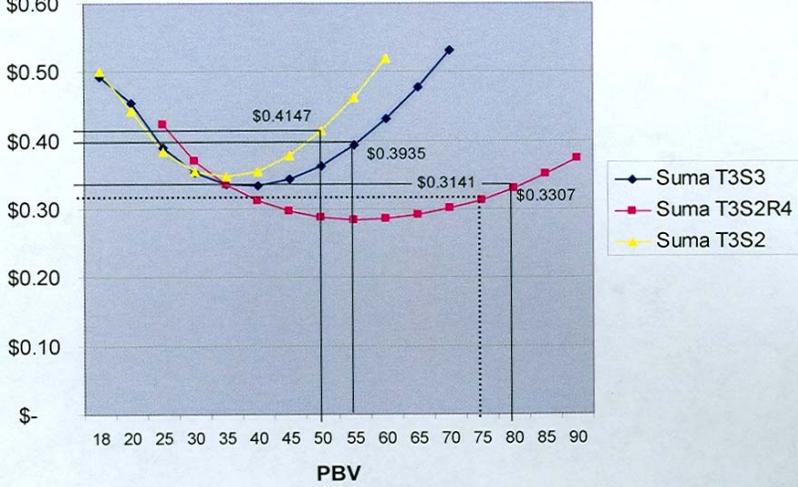
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.  PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;  EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.  TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.  TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.  FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;  CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;  PROPIMEX, S.A. DE C.V.,  INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;  SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;  PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;  CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.  TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.  FLEZA, S.A. DE C.V.  ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.  AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.  RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p>	<p>(Nota: La información respecto a longitud de claros de los puentes, la longitud total de éstos, su tipo y las carreteras en las que se encuentran ubicados, la hemos solicitado a la SCT sin que aún se nos haya proporcionado. Tan pronto se disponga de ella se podrá precisar este comentario).</p> <p>a) Como lo indican las propias gráficas del documento de la SCT titulado: PROYECTO DE NORMA DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHICULOS, PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Proceso de Aprobación General", de noviembre de 2006.</p> <p>Para puentes con claros de hasta 20 mts, las solicitudes a la estructura que origina el T3S2R4 (full) a 81.5 son muy similares a las de T3S3 (con la salvedad de que están calculados con un T3S2R4 (full) de diseño con distancia entre ejes extremos de 20 mts. en vez de entre 27 y 29 mts. como son en la realidad de México).</p> <p>Para puentes con claros largos, el diseño de las estructuras está regido por una carga distribuida y no por la carga de un solo tipo de vehículo. Por ello, las gráficas de la presentación antes señalada no debieran de extenderse a claros tan largos como ahí se muestran, donde las diferencias entre los tipos de vehículos se hacen más amplias y su efecto visual es distorsionado (anexo A. 11, pág. 34).</p> <p>El documento de INCA, señala:</p> <p>"Con fundamento en los análisis realizados para las diferentes condiciones de carga móvil en la situación de convoy, se puede concluir que para el diseño de puentes en México los camiones tipo T3S3 provocan mayores esfuerzos en las estructuras en claros largos, no así es el caso de los camiones T3S2R4, por lo que se puede deducir que aunque los camiones T3S2R4 presentan mayor tonelaje, éstos son menos críticos al pasar en convoy por los puentes" (Anexo A.6.1, PAG. 54).</p> <p>"Por lo anterior, se recomienda mantener los pesos actuales en los camiones, ya que el diseño de puentes en México garantiza la seguridad de las estructuras en dichas condiciones de carga ya que en condiciones de carga reales los efectos son menores, no se presenta problema alguno por causa de tonelaje en los camiones." (Anexo A.6.1, Pág. 54).</p> <p>b) La recomendación del ITT no está basada en la resistencia de los puentes. Su metodología parte de un cálculo preliminar del costo de rehabilitación y reemplazo de puentes, sin correlacionarlo con ninguna configuración y por ello llega a un PBV con base en la fórmula de puentes, traducida a México, sin justificar sus fundamentos y sin considerar la resistencia de los puentes.</p> <p>Por tanto, a diferentes niveles de claros de los puentes el esfuerzo relativo entre las configuraciones es distinto y queda claro que la del T3S2R4 (full) no siempre es la mayor Por ello, sería importante el cálculo ponderado de estos efectos al tiempo que no se justifica, mientras tanto, la disminución del PBV solamente a este tipo de configuraciones.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

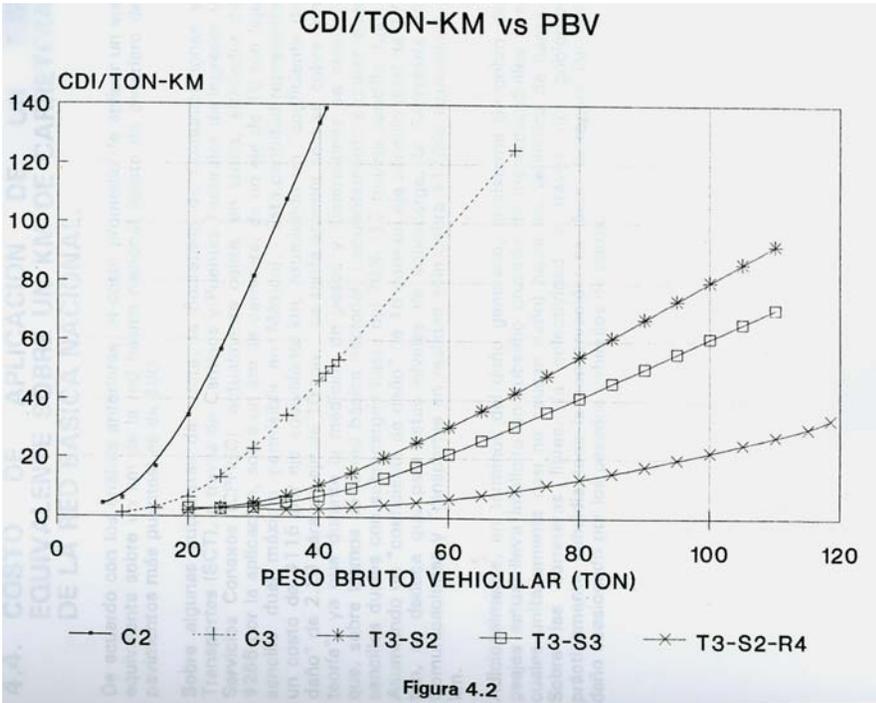
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
<p>19. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑONES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p><b>3.- Costo de daño a la infraestructura carretera.</b></p> <p>El daño a los puentes es una proporción menor (aproximadamente el 8%) del daño a la infraestructura carretera del país. Por ello, el daño neto a la infraestructura carretera de la T3S2R4 (full), puentes y pavimento, es menor que el de otras configuraciones y, en particular, de aquellas (T3S3) a las que probablemente migraría la carga de disminuirse el PBV de aquélla.</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p><b>3.- Costo del daño a la infraestructura carretera.</b></p> <p>En las publicaciones 5 y 52 del IMT se concluye que el T3S2R4 (full) es una configuración a impulsar, siendo que sus costos por daño a la infraestructura carretera (pavimento más puentes), como se ve en la columna final de cada una de las siguientes gráficas, son menores por ton-km que los de otras configuraciones recomendadas para ser impulsado su uso (tablas D.1, D.2, D.3 Y DA; págs. 95, 96, 97 Y 98 ANEXO B.1).</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="541 803 913 836"> <p>Tabla D.3. COSTOS DE DETRIORO DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA PARA EL VEHICULO TIPO "T3-S3"</p> <table border="1" data-bbox="541 836 913 1117"> <thead> <tr> <th>PBV (ton)</th> <th>1 CR (\$MX91)</th> <th>2CUDP/k ton-km</th> <th>3 CDP/ (\$MX91)</th> <th>4CUDP/k ton-km</th> <th>5CDP/ (\$MX91)</th> <th>6CUDI/k ton-km</th> <th>7 CD/ ton-km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>(8)17</td><td>0</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>20</td><td>3</td><td>12</td><td>4.1</td><td>2</td><td>0.3</td><td>14</td><td>4.4</td></tr> <tr><td>25</td><td>8</td><td>30</td><td>3.8</td><td>3</td><td>0.3</td><td>33</td><td>4.1</td></tr> <tr><td>30</td><td>13</td><td>63</td><td>4.8</td><td>5</td><td>0.3</td><td>68</td><td>5.1</td></tr> <tr><td>35</td><td>18</td><td>123</td><td>6.9</td><td>8</td><td>0.5</td><td>131</td><td>1.4</td></tr> <tr><td>40</td><td>23</td><td>224</td><td>9.8</td><td>18</td><td>0.8</td><td>242</td><td>10.5</td></tr> <tr><td>45</td><td>28</td><td>380</td><td>13.3</td><td>26</td><td>0.9</td><td>405</td><td>14.4</td></tr> <tr><td>50</td><td>33</td><td>603</td><td>18.3</td><td>45</td><td>1.4</td><td>648</td><td>19.7</td></tr> <tr><td>55</td><td>38</td><td>905</td><td>23.9</td><td>63</td><td>1.7</td><td>968</td><td>25.9</td></tr> <tr><td>60</td><td>43</td><td>1288</td><td>30.8</td><td>90</td><td>2.1</td><td>1379</td><td>32.1</td></tr> <tr><td>65</td><td>48</td><td>1758</td><td>36.6</td><td>129</td><td>2.7</td><td>1887</td><td>39.3</td></tr> <tr><td>70</td><td>53</td><td>2304</td><td>43.5</td><td>167</td><td>3.2</td><td>2471</td><td>46.7</td></tr> <tr><td>75</td><td>58</td><td>2919</td><td>50.4</td><td>209</td><td>3.6</td><td>3128</td><td>54.0</td></tr> <tr><td>80</td><td>63</td><td>3602</td><td>57.2</td><td>255</td><td>4.1</td><td>3857</td><td>61.2</td></tr> <tr><td>85</td><td>68</td><td>4364</td><td>64.2</td><td>317</td><td>4.7</td><td>4680</td><td>68.9</td></tr> <tr><td>90</td><td>73</td><td>5202</td><td>71.3</td><td>372</td><td>5.1</td><td>5574</td><td>76.4</td></tr> <tr><td>95</td><td>78</td><td>6116</td><td>78.5</td><td>434</td><td>5.6</td><td>6549</td><td>84.0</td></tr> <tr><td>100</td><td>83</td><td>7098</td><td>85.5</td><td>510</td><td>6.2</td><td>7608</td><td>91.7</td></tr> <tr><td>105</td><td>88</td><td>8148</td><td>92.6</td><td>581</td><td>6.6</td><td>8727</td><td>99.2</td></tr> <tr><td>110</td><td>93</td><td>9263</td><td>99.6</td><td>656</td><td>7.1</td><td>9918</td><td>106.7</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="997 803 1369 836"> <p>Tabla D.4. COSTOS DE DETRIORO DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA PARA EL VEHICULO "T3-S2-R4"</p> <table border="1" data-bbox="997 836 1369 1117"> <thead> <tr> <th>PBV (ton)</th> <th>1 CR (ton)</th> <th>2CUDP/k (\$MX91)</th> <th>3 CDP/ ton-km</th> <th>4CUDP/k (\$MX91)</th> <th>5CDP/ ton - km</th> <th>6CUDI/k (\$MX91)</th> <th>7 CD/ ton - km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>(8)25</td><td>0</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>30</td><td>5</td><td>18</td><td>3.6</td><td>2</td><td>0.3</td><td>20</td><td>3.9</td></tr> <tr><td>35</td><td>10</td><td>33</td><td>3.3</td><td>3</td><td>0.3</td><td>36</td><td>3.6</td></tr> <tr><td>40</td><td>15</td><td>56</td><td>3.8</td><td>5</td><td>0.3</td><td>60</td><td>4.1</td></tr> <tr><td>45</td><td>20</td><td>93</td><td>4.7</td><td>6</td><td>0.3</td><td>99</td><td>5.0</td></tr> <tr><td>50</td><td>25</td><td>141</td><td>5.7</td><td>12</td><td>0.5</td><td>153</td><td>6.2</td></tr> <tr><td>55</td><td>30</td><td>210</td><td>7.1</td><td>14</td><td>0.5</td><td>224</td><td>7.5</td></tr> <tr><td>60</td><td>35</td><td>303</td><td>8.7</td><td>21</td><td>0.6</td><td>324</td><td>9.3</td></tr> <tr><td>65</td><td>40</td><td>425</td><td>10.7</td><td>30</td><td>0.8</td><td>455</td><td>11.4</td></tr> <tr><td>70</td><td>45</td><td>579</td><td>12.9</td><td>41</td><td>0.9</td><td>620</td><td>13.8</td></tr> <tr><td>75</td><td>50</td><td>770</td><td>15.5</td><td>53</td><td>1.1</td><td>822</td><td>16.5</td></tr> <tr><td>80</td><td>55</td><td>966</td><td>18.2</td><td>75</td><td>1.4</td><td>1041</td><td>19.5</td></tr> <tr><td>85</td><td>60</td><td>906</td><td>21.3</td><td>81</td><td>1.4</td><td>1359</td><td>22.7</td></tr> <tr><td>90</td><td>65</td><td>1578</td><td>24.3</td><td>117</td><td>1.8</td><td>1695</td><td>26.1</td></tr> <tr><td>95</td><td>70</td><td>1932</td><td>27.6</td><td>137</td><td>2.0</td><td>2069</td><td>29.6</td></tr> <tr><td>100</td><td>75</td><td>2331</td><td>31.1</td><td>170</td><td>2.3</td><td>2501</td><td>33.3</td></tr> <tr><td>105</td><td>80</td><td>2781</td><td>34.8</td><td>204</td><td>2.6</td><td>2985</td><td>37.4</td></tr> <tr><td>110</td><td>85</td><td>3285</td><td>38.7</td><td>230</td><td>2.7</td><td>3515</td><td>41.4</td></tr> <tr><td>115</td><td>90</td><td>3848</td><td>42.8</td><td>270</td><td>3.0</td><td>4118</td><td>45.8</td></tr> <tr><td>120</td><td>95</td><td>4461</td><td>47.0</td><td>314</td><td>3.3</td><td>4775</td><td>50.3</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">↑</div> <div style="text-align: center;">↑</div> </div> <p>Como señalan las flechas en las tablas anteriores, también es de destacarse que el daño a puentes por ton-km del T3S2R4 (full) es menor.</p>	PBV (ton)	1 CR (\$MX91)	2CUDP/k ton-km	3 CDP/ (\$MX91)	4CUDP/k ton-km	5CDP/ (\$MX91)	6CUDI/k ton-km	7 CD/ ton-km	(8)17	0	-	-	-	-	-	-	20	3	12	4.1	2	0.3	14	4.4	25	8	30	3.8	3	0.3	33	4.1	30	13	63	4.8	5	0.3	68	5.1	35	18	123	6.9	8	0.5	131	1.4	40	23	224	9.8	18	0.8	242	10.5	45	28	380	13.3	26	0.9	405	14.4	50	33	603	18.3	45	1.4	648	19.7	55	38	905	23.9	63	1.7	968	25.9	60	43	1288	30.8	90	2.1	1379	32.1	65	48	1758	36.6	129	2.7	1887	39.3	70	53	2304	43.5	167	3.2	2471	46.7	75	58	2919	50.4	209	3.6	3128	54.0	80	63	3602	57.2	255	4.1	3857	61.2	85	68	4364	64.2	317	4.7	4680	68.9	90	73	5202	71.3	372	5.1	5574	76.4	95	78	6116	78.5	434	5.6	6549	84.0	100	83	7098	85.5	510	6.2	7608	91.7	105	88	8148	92.6	581	6.6	8727	99.2	110	93	9263	99.6	656	7.1	9918	106.7	PBV (ton)	1 CR (ton)	2CUDP/k (\$MX91)	3 CDP/ ton-km	4CUDP/k (\$MX91)	5CDP/ ton - km	6CUDI/k (\$MX91)	7 CD/ ton - km	(8)25	0	-	-	-	-	-	-	30	5	18	3.6	2	0.3	20	3.9	35	10	33	3.3	3	0.3	36	3.6	40	15	56	3.8	5	0.3	60	4.1	45	20	93	4.7	6	0.3	99	5.0	50	25	141	5.7	12	0.5	153	6.2	55	30	210	7.1	14	0.5	224	7.5	60	35	303	8.7	21	0.6	324	9.3	65	40	425	10.7	30	0.8	455	11.4	70	45	579	12.9	41	0.9	620	13.8	75	50	770	15.5	53	1.1	822	16.5	80	55	966	18.2	75	1.4	1041	19.5	85	60	906	21.3	81	1.4	1359	22.7	90	65	1578	24.3	117	1.8	1695	26.1	95	70	1932	27.6	137	2.0	2069	29.6	100	75	2331	31.1	170	2.3	2501	33.3	105	80	2781	34.8	204	2.6	2985	37.4	110	85	3285	38.7	230	2.7	3515	41.4	115	90	3848	42.8	270	3.0	4118	45.8	120	95	4461	47.0	314	3.3	4775	50.3	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
PBV (ton)	1 CR (\$MX91)	2CUDP/k ton-km	3 CDP/ (\$MX91)	4CUDP/k ton-km	5CDP/ (\$MX91)	6CUDI/k ton-km	7 CD/ ton-km																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
(8)17	0	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
20	3	12	4.1	2	0.3	14	4.4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
25	8	30	3.8	3	0.3	33	4.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
30	13	63	4.8	5	0.3	68	5.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
35	18	123	6.9	8	0.5	131	1.4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
40	23	224	9.8	18	0.8	242	10.5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
45	28	380	13.3	26	0.9	405	14.4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
50	33	603	18.3	45	1.4	648	19.7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
55	38	905	23.9	63	1.7	968	25.9																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
60	43	1288	30.8	90	2.1	1379	32.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
65	48	1758	36.6	129	2.7	1887	39.3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
70	53	2304	43.5	167	3.2	2471	46.7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
75	58	2919	50.4	209	3.6	3128	54.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
80	63	3602	57.2	255	4.1	3857	61.2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
85	68	4364	64.2	317	4.7	4680	68.9																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
90	73	5202	71.3	372	5.1	5574	76.4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
95	78	6116	78.5	434	5.6	6549	84.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
100	83	7098	85.5	510	6.2	7608	91.7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
105	88	8148	92.6	581	6.6	8727	99.2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
110	93	9263	99.6	656	7.1	9918	106.7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
PBV (ton)	1 CR (ton)	2CUDP/k (\$MX91)	3 CDP/ ton-km	4CUDP/k (\$MX91)	5CDP/ ton - km	6CUDI/k (\$MX91)	7 CD/ ton - km																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
(8)25	0	-	-	-	-	-	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
30	5	18	3.6	2	0.3	20	3.9																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
35	10	33	3.3	3	0.3	36	3.6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
40	15	56	3.8	5	0.3	60	4.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
45	20	93	4.7	6	0.3	99	5.0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
50	25	141	5.7	12	0.5	153	6.2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
55	30	210	7.1	14	0.5	224	7.5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
60	35	303	8.7	21	0.6	324	9.3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
65	40	425	10.7	30	0.8	455	11.4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
70	45	579	12.9	41	0.9	620	13.8																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
75	50	770	15.5	53	1.1	822	16.5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
80	55	966	18.2	75	1.4	1041	19.5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
85	60	906	21.3	81	1.4	1359	22.7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
90	65	1578	24.3	117	1.8	1695	26.1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
95	70	1932	27.6	137	2.0	2069	29.6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
100	75	2331	31.1	170	2.3	2501	33.3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
105	80	2781	34.8	204	2.6	2985	37.4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
110	85	3285	38.7	230	2.7	3515	41.4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
115	90	3848	42.8	270	3.0	4118	45.8																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
120	95	4461	47.0	314	3.3	4775	50.3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

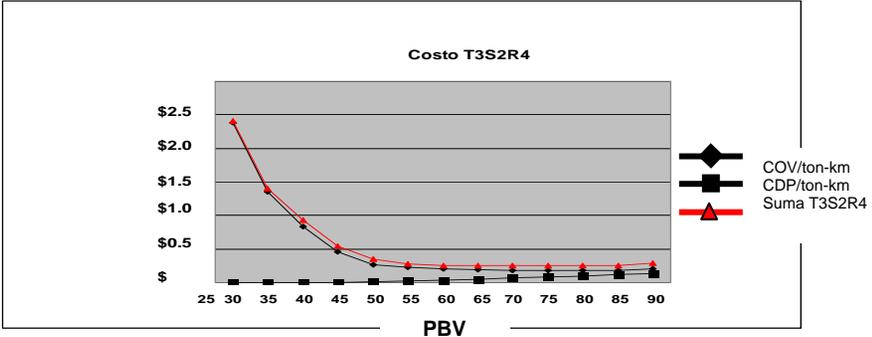
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.;</p> <p>GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.;</p> <p>TECHNOCAST, S. A. DE C. V.;</p> <p>CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.;</p> <p>CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.;</p> <p>Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>20. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p><b>4.- Costo país.</b></p> <p>El costo país de la configuración doblemente articulada T3S2R4 (full) a 81.5 toneladas (costo de operación de vehículos, daño al pavimento y daño a los puentes), es menor que el de las otras configuraciones comparado con los pesos brutos autorizados por el proyecto de norma. El costo país del T3S2R4 (fui!) a 81.5 tons, es más bajo aún que el costo país mínimo de las otras configuraciones según datos del ITT y el IMT.</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p><b>4.- Costo país.</b></p> <p>El costo país de la configuración doblemente articulada T3S2R4 (ful!) a 89 y 81.5 toneladas (costo de operación de vehículos, daño al pavimento y daño a los puentes), es menor que el de las otras configuraciones.</p>	<p>En relación con el comentario referente a que en función del costo país no hay razón para disminuir el peso bruto vehicular del T3-S2-R4 a 75.5 ton, se analizó dicho comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo, en virtud de que no se está disminuyendo el PBV, de acuerdo con lo que establece la norma vigente y el proyecto en cuestión.</p>	<p>Se aclara que el PBV no se está disminuyendo sino que se mantiene desde la norma vigente.</p> <p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, ANIQ y CONCAMIN, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																								
<p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOCAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑOLES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p>	<p>a) Con la información del ITT y sobre el mismo mecanismo de evaluación de costo país que presenta la SCT en su documento "PROYECTO DE NORMA DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHICULOS, PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Proceso de Aprobación General", podemos concluir que el criterio empleado para definir el PBV para el T3S2R4 (full) es diferente que el empleado para el T3S3 y T3S2 ya que a 80 toneladas el costo del T3S2R (full) es menor (costo operación de vehículos más deterioro de pavimentos).</p> <table border="1"> <tr> <td>T3S2R4</td> <td>90</td> <td>\$0.3741</td> </tr> <tr> <td>T3S2R4</td> <td>80</td> <td>\$0.3307</td> </tr> <tr> <td>T3S3</td> <td>55</td> <td>\$0.3935</td> </tr> <tr> <td>T3S2</td> <td>50</td> <td>\$0.4147</td> </tr> </table> <p>(Ver anexo C.1)</p> <p>En este punto, es importante señalar que el estudio del ITT tiene un error al calcular el costo de operación de vehículos en base al PBV en lugar de hacerla con la carga útil, como lo hace correctamente la publicación técnica número 52 del IMT en la que se basa el ITT.</p> <p>Por lo que respecta al costo de operación, lo relevante es la carga que se transporta, llamada carga útil, mientras que en el caso de daño a la infraestructura lo relevante es el PBV. Con los mismos datos del ITT y corregidos los cálculos tenemos:</p> <table border="1"> <tr> <td>T3S2R4</td> <td>90</td> <td>\$0.4509</td> </tr> <tr> <td>T3S2R4</td> <td>80</td> <td>\$0.4258</td> </tr> <tr> <td>T3S3</td> <td>55</td> <td>\$0.5054</td> </tr> <tr> <td>T3S2</td> <td>50</td> <td>\$0.5361</td> </tr> </table> <p>(Ver. Anexo C.I)</p> <p>Como podemos apreciar, la corrección del cálculo nos lleva a números sensiblemente mayores (29%), con lo que la conclusión fundamental del estudio del ITT cambia.</p> <p>Aún, con los mismos datos y cálculos del estudio del ITT, sin la corrección antes mencionada, Aún con los mismos datos y cálculos de ITT, sin la corrección antes mencionada, podemos apreciar que el criterio utilizado para disminuir el PBV del T3S2R4 (full) (costo mínimo país), no se utiliza para las demás configuraciones, aún cuando tienen un costo país mayor, como se aprecia en la siguiente gráfica.</p>	T3S2R4	90	\$0.3741	T3S2R4	80	\$0.3307	T3S3	55	\$0.3935	T3S2	50	\$0.4147	T3S2R4	90	\$0.4509	T3S2R4	80	\$0.4258	T3S3	55	\$0.5054	T3S2	50	\$0.5361	<p>Respecto al comentario "Tampoco existe razón para eliminar a las configuraciones doblemente articuladas del numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma, ya que estas configuraciones y, en particular, la T3S2R4 son las que causan menor daño al pavimento", se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo, dando respuesta en los mismos términos del comentario número 15 de este documento.</p> <p>Cabe destacar que el proyecto de norma no contempla ninguna modificación al PBV.</p>	
T3S2R4	90	\$0.3741																									
T3S2R4	80	\$0.3307																									
T3S3	55	\$0.3935																									
T3S2	50	\$0.4147																									
T3S2R4	90	\$0.4509																									
T3S2R4	80	\$0.4258																									
T3S3	55	\$0.5054																									
T3S2	50	\$0.5361																									

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																								
<p>RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p>	<p style="text-align: center;"><b>COSTO PAIS</b></p>  <p style="text-align: center;">Figura 3</p> <p>En las tablas que soportan esta gráfica, con los mismos datos y cálculos del ITT, se aprecia que el costo país de las otras unidades en su punto mínimo, es decir un menor PBV que el permitido por el proyecto de norma, es mayor al del T3S2R4 (fui) en 80 toneladas.</p> <p>T3S2R4 a PBV de 80 tons. \$0.3307 ton-km.  T3S3 a PBV de 40 tons. \$0.3341 ton-km.  T3S2 a PBV de 35 tons. \$0.3475 ton-km</p> <table border="1" data-bbox="493 1128 1228 1388"> <thead> <tr> <th>. PBV</th> <th>Suma T3S3</th> <th>Suma T3S2R4</th> <th>Suma T3S2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18</td> <td>\$ 0.4927</td> <td></td> <td>\$ 0.5000</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>\$ 0.4545</td> <td></td> <td>\$ 0.4427</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>\$ 0.3898</td> <td>\$ 0.4233</td> <td>\$ 0.3843</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>\$ 0.3537</td> <td>\$ 0.3714</td> <td>\$ 0.3555</td> </tr> <tr> <td>35</td> <td>\$ 0.3366</td> <td>\$ 0.3365</td> <td>\$ 0.3475</td> </tr> </tbody> </table>	. PBV	Suma T3S3	Suma T3S2R4	Suma T3S2	18	\$ 0.4927		\$ 0.5000	20	\$ 0.4545		\$ 0.4427	25	\$ 0.3898	\$ 0.4233	\$ 0.3843	30	\$ 0.3537	\$ 0.3714	\$ 0.3555	35	\$ 0.3366	\$ 0.3365	\$ 0.3475		
. PBV	Suma T3S3	Suma T3S2R4	Suma T3S2																								
18	\$ 0.4927		\$ 0.5000																								
20	\$ 0.4545		\$ 0.4427																								
25	\$ 0.3898	\$ 0.4233	\$ 0.3843																								
30	\$ 0.3537	\$ 0.3714	\$ 0.3555																								
35	\$ 0.3366	\$ 0.3365	\$ 0.3475																								

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO			RESPUESTA	RESOLUCION	
VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A. DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.  JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.	40	\$ 0.3341	\$ 0.3129	\$ 0.3561		
	45	\$ 0.3437	\$ 0.2976	\$ 0.3791		
	50	\$ 0.3639	\$ 0.2886	\$ 0.4147		
	55	\$ 0.3935	\$ 0.2851	\$ 0.4616		
	60	\$ 0.4317	\$ 0.2863	\$ 0.5189		
	65	\$ 0.4775	\$ 0.2917			
	70	\$ 0.5304	\$ 0.3010			
	75		\$ 0.3141			
	80		\$ 0.3307			
	85		\$ 0.3507			
	90		\$ 0.3741			
<p>Por lo que respecta al daño a pavimentos, los cálculos del ITT también nos señalan que el vehículo que menos daño ocasiona a los pavimentos es el T3S2R4, como se puede ver en la gráfica a continuación construida con los datos del estudio del ITT</p>						
 <p style="text-align: center;">Figura 4</p>						
<p>En el anexo A.7, pág. 1, el deterioro del pavimento en las carreteras (INCA) se puede apreciar las diversas causas del daño a pavimentos.</p>						

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>b) En su publicación técnica número 52, cuando el IMT habla de costo total (costo de operación, daño a pavimentos y daño a puentes) construye para ello una gráfica de costo país que muestra que el punto de costo mínimo se encuentra cercano a las 100 toneladas. El cálculo del IMT de costo de operación está hecho sobre la carga útil.</p>  <p>Figura 5</p> <p>Por otro lado, si analizamos solamente el daño a pavimento, también destaca que la configuración que menos daño produce es la T3S2R4 (full), como se muestra en las tablas de los anexos de la publicación técnica núm. 52. (Anexo B.1, pág. 95 a 98).</p> <p>En el caso de puentes, la conclusión es la misma: la configuración que menos daña es el T3S2R4 (full), como se muestra en las mismas tablas de la publicación técnica num.52.</p> <p>c) Si tomamos los datos de costo de operación de vehículos del ITT y corregimos los errores de cálculo mencionados anteriormente y los sumamos al daño. al pavimento también calculado por ellos, tendremos la gráfica que a continuación se muestra, la que es congruente v actualizada con la del IMT</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	 <p>Por lo que respecta al costo país, consideramos que no hay razón para disminuir el PBV del T3S2R4 (full) a 75.5 toneladas.</p> <p>Tampoco existe razón para eliminar a las configuraciones doblemente articuladas del numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma, ya que estas configuraciones y, en particular, la T3S2R4 son las que causan menor daño al pavimento.</p>		
<p>21. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p>5.- Colapso de los puentes.</p> <p>La causa del colapso de puentes en los últimos años no ha sido el peso del transporte, en particular de los doblemente articulados y específicamente del T3S2R4 (full).</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p>5.- Colapso de los puentes.</p> <p>La causa del colapso de puentes en los últimos años no ha sido el peso del transporte, en particular de los doblemente articulados y específicamente del T3S2R4 (full), aún cuando en algún caso pudiera haber sido el tránsito de cargas extraordinarias denominadas indivisibles de gran peso y/o volumen (Anexo A.8 y su anexo Fotográfico).</p> <p>El daño a puentes es consecuencia de varios factores, entre ellos el paso y magnitud de la carga viva y la frecuencia en que son transitados. Los daños graves en el caso de nuestro país (colapso y daños mayores), han sido consecuencia, en orden de relevancia, de lo siguiente.</p>	<p>En relación con el comentario “la razón fundamental de disminuir el PBV especialmente del T3S2R4 (full) no tiene justificación en la resistencia de los puentes” se analizó dicho comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptarlo, en virtud de que no se está disminuyendo el PBV de acuerdo con lo que establece la norma vigente y el proyecto en cuestión.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

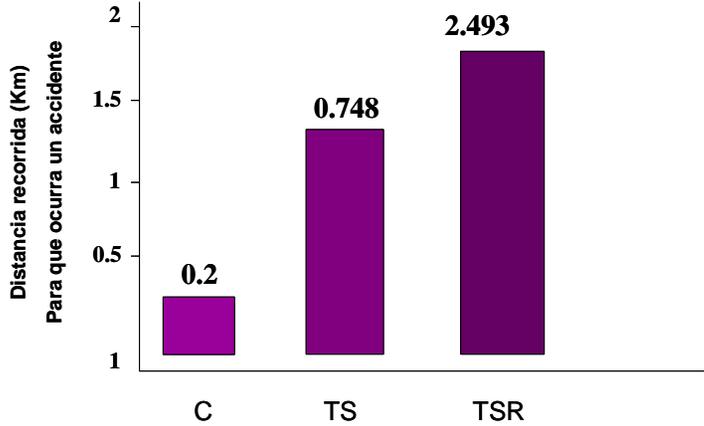
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOCAN, S. A. DE C. V.  EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.  PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;  EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.  TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.  TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.  FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;  CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;  PROPIMEX, S.A. DE C.V.,  INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;  SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;  PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;  CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.  TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.  FLEZA, S.A. DE C.V.  ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p>	<p>1.- Efectos hidráulicos y geotécnicos  2.- Defectos de construcción o proyectos mal ejecutados  3.- Falta de mantenimiento adecuado, y  4.- Carga extraordinaria (cargas indivisibles o superiores en 50% a las máximas).  (Anexo A.8,pág. 6 a25)  Para el caso de fatiga de los materiales, es recomendable hacer un estudio específico para ello.  Hay evidencia de que colapsos y daños mayores a los puentes se deben a causas ajenas, diferentes al PBV de los vehículos normales que circulan diariamente por ellos. Por lo tanto, la razón fundamental de disminuir el PBV especialmente del T3S2R4 (full) no tiene justificación en la resistencia de los puentes.</p>	<p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHA VALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.  JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.			
22. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007 COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V. PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V. PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V. EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V. EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V. PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.; EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V. TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V. TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p>6.- Margen de seguridad en los puentes</p> <p>Los puentes de las carreteras en que es permitido que circulen estas configuraciones, tienen en su diseño un margen de seguridad para soportar el PBV (81.5 toneladas) con el que actualmente transitan las configuraciones doblemente articuladas.</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p>6.- Margen de seguridad en los puentes.</p> <p>Los puentes de las carreteras en que es permitido que circulen estas configuraciones, tienen en su diseño un margen de seguridad para soportar el PBV (81.5 toneladas) con el que actualmente transitan las configuraciones doblemente articuladas.</p> <p>a) El estudio del Instituto de Ingeniería de la UNAM presentado por la ANTP manifiesta que, conforme al factor de seguridad con que son construidas, las estructuras analizadas tienen la suficiente resistencia para soportar el paso de las configuraciones doblemente articuladas con 81.5 ton. recomendando también la necesidad de hacer estudios a mayor profundidad. (Anexo A.2, pág. 38 Y 39 del estudio de enero 2002, A.3, pág. 10 Y A.6.2, pág. 12).</p> <p>b) El reporte del INCA indica que de acuerdo a los análisis de cargas vivas reales, tanto individuales como en situación de circulación tipo convoy, el PBV actual de las configuraciones vehiculares se puede mantener ya que el diseño de puentes en México garantiza la seguridad de las estructuras para dichas condiciones "reales de carga". (Anexo A.6.1, pág. 39).</p> <p><b>La necesidad de realizar estudios de campo sobre la resistencia es reiterada por diferentes actores calificados.</b></p>	<p>En relación al comentario "La necesidad de realizar estudios de campo sobre la resistencia es reiterada por diferentes actores calificados", se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION								
<p>23. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p>7.- Seguridad en carreteras.</p> <p>Con la información disponible, la configuración doblemente articulada T3S2R4 (full) es la que menos participa en accidentes carreteros y es, por lo tanto, la más segura comparativamente, tanto por Kilómetro recorrido como sobre todo por tonelada / Km transportada.</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p>7.- Seguridad en las carreteras.</p> <p>Con la información disponible, la configuración doblemente articulada T3S2R4 (full) es la que menos participa en accidentes carreteros y es, por lo tanto, la más segura comparativamente, tanto por Kilómetro recorrido como, sobre todo, por tonelada / Km transportada.</p> <p>Las estadísticas de la SCT y la PFP señalan que en un 80% los accidentes son consecuencia de un factor humano. Podemos por ello destacar que, comparativamente con otras configuraciones, las doblemente articuladas, según las propias estadísticas de la ANTP, participan en un accidente cada 2,493,000 km. a diferencia de las TS, las que lo hacen cada 748,000 km. y de los vehículos tipo C que participan en un accidente cada 200,000 km.</p>  <table border="1" data-bbox="583 764 1287 1190"> <caption>Data for Figura 6</caption> <thead> <tr> <th>Tipo de unidad (configuración)</th> <th>Distancia recorrida (Km) Para que ocurra un accidente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>TS</td> <td>0.748</td> </tr> <tr> <td>TSR</td> <td>2.493</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Figura 6</p>	Tipo de unidad (configuración)	Distancia recorrida (Km) Para que ocurra un accidente	C	0.2	TS	0.748	TSR	2.493	<p>En relación al comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, ANIQ Y CONCAMIN, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
Tipo de unidad (configuración)	Distancia recorrida (Km) Para que ocurra un accidente										
C	0.2										
TS	0.748										
TSR	2.493										

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.  TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.  FLEZA, S.A. DE C.V.  ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.  AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.  RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.  JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.  SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.  JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.  PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.  FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.  ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.  GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p>	<p>En este punto, es conveniente destacar que los T3S2R4 (full) que circulan fundamentalmente en las carreteras de más altas especificaciones de la red nacional, y aún en carreteras de doble circulación, no invaden el carril contrario como otras configuraciones, como es la T3S2 cuando ésta incluye un remolque de 53 pies, la cual está permitida en los mismos caminos que el T3S2R4.  (Anexo C.5)  Adicionalmente, la disminución a 75.5 toneladas al T3S2R4 (full) no incide en mejorar la seguridad.  Habría que considerar también el que la disminución propuesta generaría mayor tránsito y la posibilidad de migrar a otras configuraciones más propensas a accidentes. (Anexo C5).  En conclusión, no se encuentra una relación entre la seguridad y la disminución del peso a 75.5 toneladas para el T3S2R4 (full).</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>24. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p>8.- Medio ambiente.</p> <p>La configuración doblemente articulada T3S2R4 (full) es la que menos daño ocasiona al medio ambiente, toda vez que es la que menor cantidad de emisiones contaminantes emite al medio ambiente por tonelada/km transportada debido a que consume menor cantidad de combustible al transportarse con carga, además de que al movilizarse en vacío transporta también en un sólo viaje dos remolques a su destino regular, menor consumo de lubricantes y neumáticos por unidad de toneladas transportadas</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p>8.- Medio ambiente.</p> <p>La configuración doblemente articulada T3S2R4 (full) es la que menos daño ocasiona al medio ambiente, toda vez que es la que menor cantidad de emisiones contaminantes emite al medio ambiente por tonelada/km transportada debido a que consume menor cantidad de combustible al transportarse con carga, además de que, al movilizarse en vacío, transporta también en un sólo viaje dos remolques a su destino regular.</p> <p>Los elementos que generan daño al medio ambiente en el transporte son: el combustible, los lubricantes y las llantas, entre otros. Los dos primeros por las emisiones que implican y las llantas por el desecho de éstas, en general están relacionados con los kilómetros recorridos, el peso y el tráfico.</p>	<p>En relación con los comentarios de este numeral 24, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>Cabe reiterar, como ya se ha dicho anteriormente, que el proyecto de norma no considera una disminución del PBV del T3-S2-R4.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p>	<p>a) Combustible:</p> <p>Con base en información interna de la ANTP</p> <p>Un T352R4 (full) en 510 km con 81.5 tons de PBV requiere de 318.75 litros lo que representa 3.91 litros por tonelada que equivale a .0076 litros por tonelada kilómetro.</p> <p>Un T353 en 510 kms con PBV de 54.5 tons Requiere de 283.33 litros que equivale a 5.18 litros por tonelada o .010 litros por ton/km.</p> <p>Lo anterior representa un 32% de mayor consumo de combustible para el T353 en comparación con el T352R4 (full) por ton-km y en consecuencia mayores emisiones y contaminación al medio ambiente.</p> <p>b) Los lubricantes dependen de los kms u horas de servicio de los motores por lo que el T3S2R4 al ser el más eficiente ton o km es el que menos lubricante requiere.</p> <p>c) Llantas: el T352R4 (full) utiliza 34 llantas con un PBV de 81.5 tons. Lo que equivale a 2.397 tons por llanta.</p> <p>El T3 53, utiliza 22 llantas con un PBV de 54.5 ton. Lo que equivale a 20477 tons por llanta.</p> <p>Lo anterior destaca que el T3S2R4 tiene menos peso por llanta que el T3S3 con lo que implica menor desgaste de éstas.</p> <p>En conclusión el T3S2R4 relativamente con otras configuraciones afecta menos al ambiente. De requerirse más viajes y estos migrar a otras configuraciones se daría un efecto negativo al medio ambiente.</p>	<p>artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.;</p> <p>GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.;</p> <p>TECHNOCAST, S. A. DE C. V.;</p> <p>CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.;</p> <p>CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.;</p> <p>Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>25. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPANIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p><b>9.- Tráfico en las carreteras.</b></p> <p>Disminuir el peso bruto vehicular en 6 toneladas al T3S2R4 (full), no tiene ningún efecto favorable en el tráfico, ya que los efectos en la seguridad y el tráfico dependen de otros factores que no se modifican con la disminución de 6 toneladas de PBV.</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p><b>9.- Tráfico en las carreteras.</b></p> <p>Disminuir el PBV en 6 toneladas al T3S2R4 (full) no tiene ningún efecto favorable en el tráfico.</p> <p>a) Como ya lo dijimos, el T3S2R4 (full) utiliza fundamentalmente carreteras tipo ET A y B de cuatro carriles, en las que los efectos de tráfico (rebases) no son problemáticos, ni aún en condiciones de circulación en convoy.</p> <p>b) En el resto de carreteras ET, A Y B de doble circulación en las que está permitido transitar al T3S2R4 (full), contrario a la percepción general, la velocidad relativa de éste con respecto a los demás vehículos hace más fácil su rebase que a otras configuraciones y vehículos que se mueven a velocidades relativas más similares.</p> <p>c) Aun en el caso de que existiera una situación específica para rebasar al T3S2R4 (full) en alguna carretera, el hecho de disminuir 6 toneladas al PBV no mejora esta circunstancia ya que la velocidad relativa sería igualo superior (Anexo CA).</p>	<p>En relación a estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>Cabe reiterar, como ya se ha dicho anteriormente, que el proyecto de norma no considera una disminución del PBV del T3-S2-R4.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizados que fueron los comentarios de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>26. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p><b>10.- Impacto económico.</b></p> <p>De aprobarse la disminución del PBV a 75.5 toneladas para el T3S2R4 (full), las implicaciones económicas, estimadas en más de 3,000 millones de pesos, serían negativas para las empresas afectadas, para los consumidores y, por tanto, para el país.</p> <p><b>IV.- Sustento de cada una de las tesis y comentarios:</b></p> <p><b>10.- Impacto económico.</b></p> <p>De aprobarse la disminución del PBV a 75.5 toneladas para el T3S2R4 (full), las implicaciones económicas, de costos y de competitividad serían negativas para las empresas afectadas, para los consumidores y, por tanto, para el país.</p> <p>a) La ANTP opera 4.291 fulles con 81.5 toneladas efectivas por viaje de 500 km. en promedio. Se recorren 64,365,000 km. mensuales en 12, 8730 viajes.</p> <p>Miles de pesos</p> <p>Los costos variables por kilómetro a 81.5 ton. son de \$9.110 que implica un costo mensual de:</p> <p>585,721.0</p>	<p>En relación con los comentarios que se hacen en este numeral 26, se desprende que del estudio y análisis efectuado a dichos argumentos, los mismos fueron motivo de análisis y discusión durante el proceso de elaboración del proyecto de norma motivo de la consulta, y de que no existe propuestas de modificación al proyecto de norma, en razón de ello, y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decide no aceptarlos.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.  PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L DE C.V.;  EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.  TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.  TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.  FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;  CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;  PROPIMEX, S.A. DE C.V.,  INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;  SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;  PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;  CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.  LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.  TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.  FLEZA, S.A. DE C.V.  ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑOLES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.  AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.  RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p>	<p>b) Para operar a 75.5 toneladas por viaje se requieren de 72'088,800 km. a un costo por kilómetro de \$8.9 que significan:  641,590.3</p> <p>c) Lo que implica un incremento en el costo diferencial de:  55,868.8</p> <p>d) Para operar estos viajes adicionales se requieren de 515 fulles adicionales con costos fijos mensuales de:  26,937.0</p> <p>e) Al año significan  993,670.7</p> <p>f) El Servicio de Autotransporte federal para apoyar a las necesidades de las empresas de la ANTP requiere de 130 empresas con 2,800 fulles de 81.5 ton efectivas de carga, con costo adicional por disminuir a 75.5 ton. de:  580,865.3</p> <p>g) Total empresas de la ANTP:  1,554,536.1</p> <p>h) Con base en estas cifras y tomando en cuenta que hay otros transportistas que utilizan fulles a 81.5 toneladas, entre ellos PEMEX con aprox. 3,000 fulles, se estima que el impacto económico total sobre estas mismas bases de análisis es de: 3,557,648.1  (Anexo C.3)</p> <p>Tarde o temprano, los incrementos de costos aquí señalados impactarán los precios al consumidor y en mayor grado, a aquellos productos de bajo precio y alto peso (productos agrícolas y alimentos, etc), para los cuales el transporte es un elemento relevante de sus costos totales.</p> <p>Con relación a este tema, la misma COFECO en su opinión dirigida a la COFEMER y buscando evitar consecuencias negativas para los consumidores en general, recomienda revisar otras opciones en lugar de disminuir el PBV autorizado a las configuraciones doblemente articuladas.</p>	<p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>27. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p><b>11.- Uso de carreteras C.</b></p> <p>El tránsito por carreteras C se requiere para lograr la conectividad de la troncal principal de la red carretera nacional.</p> <p>Cada uno de los comentarios señalados líneas arriba, se desglosará en las siguientes páginas, por lo que podemos afirmar que no se justifica el trato discriminatorio y desproporcionado que pretende el proyecto de norma mencionado para las configuraciones doblemente articuladas y en particular para la T3S2R4 (full).</p> <p>Este documento está sustentado en los reportes de los peritos, del Instituto de Ingeniería de la UNAM, del Instituto de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), de Ingeniería, Control y Administración, S.A. de C.V. (INCA) y los propios comentarios de la ANTP que aparecen ampliamente documentados en las anexos A.12, C.1, C.2, C.3, C.4 y C.5.</p>	<p>Respecto a este comentario y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve que se acepta parcialmente y se incluirá un apartado en la norma en donde se definirán los casos de excepción para utilizar caminos con menor especificación, el cual quedará redactado de la siguiente forma:</p> <p>Casos de Excepción (El capítulo y la cláusula se definirá en la redacción final de la norma):</p> <p>Las configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor especificación para llegar o salir de una planta productora o centro de distribución, o se requiera utilizar un tramo de menor especificación cuando no estén conectados dos ejes carreteros se sujetarán a las condiciones siguientes:</p> <p>a).- Presentar a la Secretaría una solicitud de permiso especial para la utilización de los tramos en cuestión, en donde se demuestre que económicamente no es conveniente utilizar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p>		<p>b).- La Secretaría estudiará la información presentada y determinará en función de la seguridad, si es posible otorgar dicho permiso, y en su caso establecerá las condiciones de tránsito y de seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificaciones, por el plazo que se determine.</p> <p>Para el efecto, se harán las adecuaciones a la norma definitiva y lo que corresponda en la revisión que se haga a los reglamentos de la LCPAF.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>28. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p>12.- Por limitar al full con 81.5 ton. de Peso Bruto Vehicular (PBV) por el posible daño a los puentes en carreteras que no tienen puentes o bien los puentes que tienen los caminos "ET", " A" y posiblemente en carreteras tipo "B", permitir la descarga de 81.5 ton.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia en este numeral 28, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende dar respuesta en los mismo términos de la respuesta dada en el comentario número 15.</p>	<p>Se acepta el comentario, dando respuesta en los mismos términos del comentario número 15 de este documento.</p> <p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, ANIQ y CONCAMIN, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p>			
<p>29. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p>13.-No pretendemos cargar más de lo que se nos ha permitido cargar legalmente hasta este momento, con la configuración T3S2R4 en 81.5 ton. de PBV.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>Es importante precisar que la norma vigente y el proyecto en consulta solamente permiten un PBV de 75.5 ton para el T3-S2-R4.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V. EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V. PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.; EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V. TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V. TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V. FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.; CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.; PROPIMEX, S.A . DE C.V., INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.; SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.; PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V. TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V. FLEZA, S.A. DE C.V.		En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>30. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPANIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p><b>III.- Tesis e intención de los comentarios.</b></p> <p>14.- La infraestructura y la propia SCT permitió incrementar el peso a todas las configuraciones, por lo que la autoridad que lo ha autorizado es porque en su momento evaluó técnicamente la capacidad de la infraestructura, o de no haberse realizado se incurrió en una falta administrativa y de daño patrimonial al país.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y CONCAMIN, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																			
<p>31. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p>	<p>IV.- Aspectos importantes del estudio del Instituto del Transporte de Texas (ITT).</p> <p>Adicionalmente al amplio análisis que se hace el INCA (Anexo A.6.1) podemos emitir los siguientes comentarios</p> <p>El estudio del ITT no es convincente al pretender demostrar que la resistencia de los puentes de las carreteras mexicanas en las que les es permitido circular a las configuraciones doblemente articuladas justifica la disminución de peso de éstas, específicamente al T3S2R4 (full), de 89 toneladas .de acuerdo a la descarga por eje y suspensión neumática o de 81.5 toneladas con las que hoy circulan, a las 75.5 toneladas que señala la tabla 4B del apéndice normativo más la condición de suspensión neumática.</p> <p>Lo anterior se sustenta en lo siguiente:</p> <p>a) Costo país</p> <p>Como hemos mencionado desde el inicio de este documento, la limitación del PBV de las configuraciones doblemente articuladas que se propone en el proyecto de norma se basa exclusivamente en la resistencia de puentes.</p> <p>La mayor parte del estudio del ITT se dedica al daño a pavimentos y a la construcción del concepto de costo país, cambiando su metodología para la evaluación al daño a puentes respecto a la utilizada en el daño a pavimentos.</p> <p>La metodología que utiliza para daño a pavimentos v costos de operación de vehículos es la actualización de los cálculos de la publicación técnica número 52 del IMT. (En ninguna parte del documento se señala la metodología de actualización; tan sólo se menciona que la realizó el IMT). Como ya señalal1.1os anteriormente, el cálculo de operación de vehículos tiene un error en cuanto a su consideración del PBV en lugar de la carga útil, lo que cambia diametralmente sus conclusiones.</p> <p>Sobre sus mismos números, tan solo cambiando el cálculo de operación de vehículos en base a la carga útil, tenemos que la disminución de 6 toneladas al PBV del T3S2R4 (full) genera un costo en vez de ocasionar un beneficio país como se demuestra en las siguientes tablas:</p> <p>Cálculos del ITT</p> <p style="text-align: center;">Tabla 6 -9 Resumen del impacto del cambio en el PBV en 6 toneladas</p> <table border="1" data-bbox="493 914 1333 1383"> <thead> <tr> <th colspan="7" style="text-align: center;">Porcentaje de Vacíos</th> </tr> <tr> <th></th> <th>0%</th> <th>10%</th> <th>20%</th> <th>30%</th> <th>40%</th> <th>Promedio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Disminución en COV (millones de pesos / año)</td> <td>\$ 245</td> <td>\$ 221</td> <td>\$ 196</td> <td>\$ 172</td> <td>\$ 147</td> <td>\$ 170</td> </tr> <tr> <td>Incremento en CDP millones de pesos / año)</td> <td>\$ (406)</td> <td>\$ (366)</td> <td>\$ (325)</td> <td>\$ (284)</td> <td>\$ (244)</td> <td>\$ (282)</td> </tr> <tr> <td>Saldo Neto Producido por el cambio en el PBV en 6 tons. (millones de Pesos/año)</td> <td>\$ (161)</td> <td>\$ (145)</td> <td>\$ (129)</td> <td>\$ (112)</td> <td>\$ (97)</td> <td>\$ (112)</td> </tr> </tbody> </table>	Porcentaje de Vacíos								0%	10%	20%	30%	40%	Promedio	Disminución en COV (millones de pesos / año)	\$ 245	\$ 221	\$ 196	\$ 172	\$ 147	\$ 170	Incremento en CDP millones de pesos / año)	\$ (406)	\$ (366)	\$ (325)	\$ (284)	\$ (244)	\$ (282)	Saldo Neto Producido por el cambio en el PBV en 6 tons. (millones de Pesos/año)	\$ (161)	\$ (145)	\$ (129)	\$ (112)	\$ (97)	\$ (112)	<p>En relación con estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuestas de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existen modificaciones a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizados que fueron los comentarios de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
Porcentaje de Vacíos																																						
	0%	10%	20%	30%	40%	Promedio																																
Disminución en COV (millones de pesos / año)	\$ 245	\$ 221	\$ 196	\$ 172	\$ 147	\$ 170																																
Incremento en CDP millones de pesos / año)	\$ (406)	\$ (366)	\$ (325)	\$ (284)	\$ (244)	\$ (282)																																
Saldo Neto Producido por el cambio en el PBV en 6 tons. (millones de Pesos/año)	\$ (161)	\$ (145)	\$ (129)	\$ (112)	\$ (97)	\$ (112)																																

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																												
<p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.  FLEZA, S.A. DE C.V.  ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑOLES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.  AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.  RAMON S. ABAD AYALA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.  JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.  SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.  JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.  PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.  FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.  ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.  GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.  LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p>	<p>Cálculos con la corrección del costo de operación de vehículos.  Resumen del impacto del cambio en el PBV en 6 toneladas</p> <table border="1" data-bbox="491 367 1331 834"> <thead> <tr> <th></th> <th>0%</th> <th>10%</th> <th>20%</th> <th>30%</th> <th>40%</th> <th>Promedio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Incremento en COV (millones de pesos /año)</td> <td>\$ 461</td> <td>\$ 415</td> <td>\$ 369</td> <td>\$ 323</td> <td>\$ 277</td> <td>\$ 369</td> </tr> <tr> <td>Incremento en CDP (millones de pesos / año)</td> <td>\$ (404)</td> <td>\$ (364)</td> <td>\$ (323)</td> <td>\$ (283)</td> <td>\$ (242)</td> <td>\$ (323)</td> </tr> <tr> <td>Incremento neto producido por el cambio en el PBV en 6 toneladas (millones de pesos /año)</td> <td>\$ 56</td> <td>\$ 51</td> <td>\$ 46</td> <td>\$ 40</td> <td>\$ 35</td> <td>\$ 45</td> </tr> </tbody> </table> <p>Es evidente cómo se destaca el cambio de sentido de beneficio país promedio, de un costo de \$112 millones de pesos al año que calculó el ITT a costo país de \$45 millones de pesos al año dada la corrección señalada.  En el anexo C.2 se muestra el cálculo de las tablas aquí señaladas.  Metodología para cálculo de daño a puentes.  Para el caso de puentes, el ITT decide separarse de la metodología utilizada para daño a pavimento y que corresponde a la del IMT en la publicación técnica número 52 sin que medie una justificación explícita de ello. Siendo la publicación técnica número 52 la base metodológica del estudio del ITT, es conveniente tener presente las consideraciones que hace esta publicación:  "Por lo tanto, desde el punto de vista del deterioro de la infraestructura carretera, lo que conviene es transportar la carga nacional en vehículos de gran envergadura (con mayor número de ejes). Como se observó del análisis de los costos de operación vehicular /ton-km en el capítulo anterior, esto también es lo más conveniente para el autotransportista".  Esto se manifiesta en la gráfica 4.2 de la página 36 de la publicación técnica número 52, en donde se comparan las configuraciones C2, C3, T352, T353 Y T352R4</p>		0%	10%	20%	30%	40%	Promedio	Incremento en COV (millones de pesos /año)	\$ 461	\$ 415	\$ 369	\$ 323	\$ 277	\$ 369	Incremento en CDP (millones de pesos / año)	\$ (404)	\$ (364)	\$ (323)	\$ (283)	\$ (242)	\$ (323)	Incremento neto producido por el cambio en el PBV en 6 toneladas (millones de pesos /año)	\$ 56	\$ 51	\$ 46	\$ 40	\$ 35	\$ 45		
	0%	10%	20%	30%	40%	Promedio																									
Incremento en COV (millones de pesos /año)	\$ 461	\$ 415	\$ 369	\$ 323	\$ 277	\$ 369																									
Incremento en CDP (millones de pesos / año)	\$ (404)	\$ (364)	\$ (323)	\$ (283)	\$ (242)	\$ (323)																									
Incremento neto producido por el cambio en el PBV en 6 toneladas (millones de pesos /año)	\$ 56	\$ 51	\$ 46	\$ 40	\$ 35	\$ 45																									

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION						
<p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A. DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CDI/TON-KM vs PBV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Figura 4.2</b></p> <p>También sustentan lo anterior las tablas D.1, D.2, D.3 Y D.4 en las que se puede apreciar que el menor daño a puentes es el del T352R4. Como ejemplo, la comparación se puede hacer al nivel de los pesos autorizados para el T353 y el peso del T352R4 a 85 toneladas. (Anexo B.1)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tbody> <tr> <td>T353</td> <td>55 ton</td> <td>\$1.7 ton-km</td> </tr> <tr> <td>T3S2R4</td> <td>85 ton</td> <td>\$104 ton-km</td> </tr> </tbody> </table> <p>La misma publicación técnica número 52 concluye que a nivel costo país (costo de operación de vehículos, daño a pavimento y daño a puentes), el menor costo país es el de la configuración T3S2R4, como se puede apreciar en las figuras E.1, E.2, E.3 Y EA, páginas de la 110 a la 113. (Anexo B.1)</p> <p>Vale la pena destacar que en la figura EA, misma que se presenta en el inciso b del punto 4 de estos comentarios, se puede apreciar que el costo país más bajo del full (la parte más baja de la curva de costo total) se encuentra cercano a las 100 toneladas.</p>	T353	55 ton	\$1.7 ton-km	T3S2R4	85 ton	\$104 ton-km		
T353	55 ton	\$1.7 ton-km							
T3S2R4	85 ton	\$104 ton-km							

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>c) Reemplazo de puentes.</p> <p>El estudio del ITT comenta el tema de los puentes en dos ocasiones: una primera en el anexo 1, páginas 67, 68 Y 69, con un cambio de criterio como ya se mencionó, y considera el costo total de la rehabilitación y reemplazo de puentes, no el costo por ton-km, para cada configuración como la hace en el daño a pavimentos en congruencia con la metodología del IMT. Los cálculos de reemplazo de puentes y rehabilitación de éstos no los asocia a ninguna configuración ni en particular a la T3S2R4, por lo que atribuirle sólo a ésta el costo total no es una metodología sólida.</p> <p>Adicionalmente el estudio del ITT señala:</p> <p>"El ITT recomienda que se realice un estudio más profundo de este tema para determinar con mayor precisión los puentes a reemplazar /rehabilitar y la inversión necesaria para ello",</p> <p>En el análisis del número total de puentes, no se determina cuáles y de qué tipo están en las carreteras donde les es permitido transitar a los T3S2R4 (full).</p> <p>Por otro lado, no se toma en cuenta que todos estos puentes, construidos en diferentes fechas, han resistido durante estos años y no se han colapsado por causa de peso. Aún si acaso fuera requerido implementar la recomendación preliminar del ITT, el daño de los fulles a los puentes es menor que las otras configuraciones según la publicación técnica número 52 del IMT.</p> <p>El otro tratamiento a los puentes se ve en el anexo 4 del estudio del ITT, en donde se habla de la fórmula de puentes.</p> <p>d) Fórmula de puentes.</p> <p>En ningún momento, el ITT justifica que la fórmula de puentes de Estados Unidos sea una herramienta lo suficientemente sólida como para que amerite una traducción al caso mexicano.</p> <p>La fórmula de puentes de Estados Unidos está construida sobre la base de una serie de datos estadísticos de un momento determinado, así como de circunstancias específicas de puentes y unidades de ese país. La fórmula es una solución matemática a los datos estadísticos propios de esas circunstancias y de los objetivos de las autoridades de transporte norteamericanas. Es claro que esto no tiene que ser aplicable a México sin la previa justificación para ello.</p> <p>Es más, la fórmula no toma en cuenta ninguna información de los puentes y su resistencia; se basa únicamente en las características del vehículo, como se señala a detalle en el punto 1 inciso d), de este comentario</p> <p>Por ello, consideramos que el uso de esta fórmula no está suficientemente justificado para la restricción del PBV únicamente a las unidades doblemente articuladas y en particular al T3S2R4 (full).</p> <p>e) Comentario del Instituto de Ingeniería de la UNAM</p> <p>Respecto al estudio del ITT, el Instituto de Ingeniería de la UNAM comenta en las conclusiones de su documento:</p> <p>Conclusiones</p> <p>"En resumen, del estudio realizado por el ITT se concluye que lejos de definir el impacto técnico y económico de aumentar o no el PBV de las unidades tipo T3S2R4, despierta más dudas con respecto a la problemática de las cargas vivas. Además, en el estudio del ITT no se incluye ninguna propuesta concreta y constructiva para la solución de la controversia entre la ANTP y la SCT.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>El IIUNAM reitera que es necesaria una evaluación experimental (pruebas de campo de los efectos de un aumento en el PBV) para poder conocer los niveles reales de esfuerzo que se producen en superestructuras tipo, y en consecuencia predecir los efectos de la fatiga y la vida remanente de las mismas'- (Anexo A.3).</p> <p>f) Los comentarios que el ITT hace sobre el tema de seguridad se sustentan sobre la realidad de Estados Unidos y no toman en cuenta que los fulles tienen operando al menos 30 años en México, por lo que existe un buen cúmulo de experiencia mexicana a ese respecto.</p> <p>g) Necesidad de estudios de mayor profundidad</p> <p>El documento del ITT y el estudio del Instituto de Ingeniería de la UNAM son coincidentes en que se requiere de estudios más profundos y precisos en relación a la resistencia de los puentes.</p> <p>Por el error en el cálculo de costo de operación; por el cambio de metodología para la evaluación del daño a puentes; por la misma forma de evaluar el daño a puentes sin correlacionarlo con cada configuración; por el uso de la fórmula de puentes de Estados Unidos sin justificarlo, y por el reconocimiento que para el caso de puentes sus cálculos son. preliminares y requieren de estudios más profundos, consideramos que el estudio del ITT no reúne los requisitos de rigor metodológico para sustentar la decisión de disminuir en 6 toneladas el PBV de la configuración T3S2R4 (full).</p>		
<p>32. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p>	<p>VI.- Dictamen final de COFEMER</p> <p>El dictamen final de la COFEMER del día 12 de Octubre del 2006 deja por parte de la SCT varios temas sin resolver:</p> <p>1.- Si el instrumento legal para las especificaciones de pesos y dimensiones debe estar codificado en un reglamento y no en una norma.</p> <p>2.- Cómo en base a la interpretación judicial de 89 toneladas se evalúan los costos inherentes de la reducción a 75.5 toneladas: "PROYECTO DE NORMA DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHICULOS, PROY-NOM-012-SCT-.2.2003, Proceso de Aprobación General".</p> <p>3.- Sobre la vigencia del numeral 5.1.2.1 de cargar 72.5 toneladas, si se considera que sigue vigente por lo que aplicada la tolerancia de suspensión neumática resulta un PBV de 81.5 toneladas.</p> <p>4.- La evaluación de los impactos en el deterioro ambiental, en el consumo de combustibles, en la sustitución por vehículos de menores capacidades y los impactos en el congestionamiento vial.</p> <p>5.- La aprobación de los sistemas de medición de acuerdo con la ley de metrología y normalización.</p> <p>6.- La medición de las ventajas y desventajas del daño a pavimento y puentes mediante el procedimiento de estudios v análisis técnicos además de considerar que los incrementos de peso se puedan otorgar por virtud de otros supuestos no limitados al uso de la suspensión neumática</p> <p>7.- La evaluación de la pérdida de conexiones' a la red carretera primaria y la necesidad de crear centros de distribución en los cruces de la red primaria y las carreteras tipo C, lo que generaría costos adicionales para el sector transporte y la planta productiva del país, con el probable incremento en el precio de algunos bienes y servicios.</p>	<p>Con relación a los comentarios de este numeral 32, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que son improcedentes, toda vez que las recomendaciones contenidas en el dictamen de la COFEMER, fueron valoradas en su oportunidad, determinándose como improcedentes.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fueron los comentarios de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑÓLES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p>	<p>8.- Los cambios al proyecto de norma obedecen a un nuevo anteproyecto regulatorio y por lo tanto deben seguir todo el proceso de mejora regulatoria.</p> <p>9.- La revisión, conjuntamente con la ANTP, de los números de los impactos económicos de la reducción en las 6 y 15 toneladas, así como la desautorización de carreteras C.</p> <p>10.- El comentario de COFECO que recomienda revisar la posibilidad de otras opciones en vez de la disminución del PBV para evitar el incremento de precios con efectos negativos en el consumidor.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A. DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSА, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>33. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p>VII.- Conclusiones.</p> <p>A.- Consideramos que el tratamiento discriminatorio para las unidades doblemente articuladas y en particular para la T3S2R4 (full) que se fundamenta en la resistencia de los puentes, según el proyecto de norma que estamos comentando, no tiene sustento técnico transparente conforme las siguientes tesis:</p> <p>1.- No existe información pública que lo demuestre y la existente es en contrasentido de esta pretensión.</p> <p>2.- El nivel de esfuerzo de los puentes es diferente para diferentes claros y también relativamente diferente entre las configuraciones, en donde no siempre el T3S2R4 es la que más daña a los puentes</p> <p>3.- No hay información pública que nos permita ubicar en qué carreteras se encuentran los puentes con diferentes claros, cuántos son y cuál es el impacto ponderado del daño a ellos por parte del T3S2R4 (full).</p> <p>4.- El costo país del T3S2R4 con peso de 81.5 toneladas es menor que el de las otras configuraciones a los pesos autorizados por el proyecto de norma.</p> <p>5.- No hay evidencia de que los puentes colapsados o con daños graves en los últimos años sea por causa del peso y tránsito de las configuraciones doblemente articuladas y en particular el T3.S2R4 (full).</p> <p>6.- Los puentes en las carreteras en las que es permitido circular a las configuraciones doblemente articuladas y en particular al T3S2R4 (full) tienen de diseño márgenes de seguridad que los protegen, aspecto que avala el que en México circulan estas configuraciones desde hace más de 25 años y los puentes han resistido.</p> <p>7.- En base a los cálculos del IMT y del ITT, los daños al pavimento y la infraestructura de los T3S2R4 (full), el PBV óptimo se acerca a las 100 toneladas en términos de minimizar el costo país.</p> <p>8.- El daño a la economía por la disminución del PBV en 6 toneladas para el T3S2R4, será trasladado al precio de los productos y con ello a los consumidores.</p> <p>9.- El estudio del ITT presentado por la SCT tiene errores metodológicos y de proceso (comunicación durante el proceso del estudio entre la SCT y el ITT, excluyendo expresamente a la ANTP), mismos que impiden tomarlo en cuenta por su imparcialidad y falta de rigor metodológico.</p> <p>10.- La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, del 23 de diciembre de 1993, señala que le corresponde a la SCT, EXPEDIR las Normas Oficiales Mexicanas, donde se determinan las características y especificaciones técnicas de caminos y puentes; de lo cual, desconoce su existencia, y además es fundamental para conocer los parámetros con los que se han diseñado y construido los puentes y pavimentos de manera transparente.</p> <p>11.- No existen las Normas Oficiales Mexicanas de Fabricación y Construcción de vehículos de carga. Sin embargo la SCT emplaca todos los camiones con la capacidad de diseño que indica el fabricante, los cuales están fabricados para cargar el PBV de la NOM vigente, incluías las diferentes unidades que conforman al T3-S2-R4.</p>	<p>Se analizaron las conclusiones contenidas en este numeral 33, por lo que con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se determinó que dichas conclusiones corresponden a lo expuesto en todos los puntos anteriores, mismos que ya fueron atendidos en las respuestas precedentes.</p> <p>Cabe destacar que la seguridad no sólo está en función del peso sino también en función de las dimensiones del vehículo.</p>	<p>Se incluirá un apartado que señale, que la seguridad no sólo está en función del peso sino también en función de las dimensiones del vehículo.</p> <p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>34. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p>	<p>B.- Consideramos que la disminución de 6 toneladas no tiene efecto alguno, en las preocupaciones ampliamente manifestadas de la seguridad y tráfico en las carreteras. Las configuraciones doblemente articuladas son las que mejor indicador tienen en cuanto a kilómetros recorridos sin que ocurra un accidente. Así mismo, son las que menor velocidad diferencial necesitan para los rebases. Esto no implica que no haya que tomar algunas medidas reglamentarias o de auto reglamentación para hacer nuestras carreteras más seguras y transitables.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; Cinsa, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>35. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p>C.- Consideramos que no hay razón para excluir a las configuraciones doblemente articuladas del numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma, en donde se señala el peso máximo por eje en base al daño al pavimento, ya que éstas y en particular el T3S2R4 (full) son las que menos daño ocasionan al pavimento como lo demuestran los análisis del IMT, el ITESO y el propio ITT.</p>	<p>Este comentario es reiterativo del similar expresado en el comentario número 15, por lo que se reproduce en todos sus términos la respuesta correspondiente.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>36. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPANIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p>	<p>D. No se deben excluir las disposiciones que permiten impulsar el desarrollo de nuevas tecnologías y la apertura de realizar estudios que permitan demostrar que se puede otorgar un incremento de peso por el uso de tecnologías o, vehículos que beneficien a los pavimentos y puentes, las cuales se contemplan en la NOM vigente.</p> <p>"Cualquier incremento mayor, estará sujeto al resultado que se obtenga de los estudios u análisis técnicos, que se realicen para poder determinar las ventajas y / o desventajas sobre el daño al pavimentos y puentes por el uso de suspensión neumática".</p> <p>"Para no limitar a las configuraciones vehiculares, en sus pesos y dimensiones, inherente en la productividad y competitividad, éstas deben ser autorizadas, con base en estudios o análisis técnicos y pruebas técnicas, así como en las Normas Oficiales Mexicanas de fabricación y construcción de vehículos.</p>	<p>Por lo que se refiere a este comentario, se considera procedente en cuanto a la elaboración de los estudios técnicos, por lo que se resuelve incluir un nuevo numeral, 5.3 "Modificaciones a la Especificaciones" con el siguiente numeral:</p> <p>5.3.1 Cualquier modificación a las especificaciones de este Capítulo 5, estará sujeta al resultado que se obtenga de los estudio y análisis técnicos, que se realicen para poder determinar las ventajas y desventajas, a efecto de comprobar que cumplen con las finalidades de la presentes norma, para en su caso, presentarlos al</p>	<p>Incluir:</p> <p>Que en la respuesta al comentario 9 ya contempla el uso de nuevas tecnologías.</p> <p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p>		<p>Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre para su opinión y a la Secretaría para su aprobación.</p> <p>Cabe destacar que en la respuesta dada al comentario 9 ya contempla el uso de nuevas tecnologías.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAULETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>37. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A . DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p>E.- Consideramos que el tránsito por las carreteras C está justificado únicamente por motivos de conectividad de la red carretera nacional y con ello la eficiencia del sistema de transporte en México.</p>	<p>Este comentario es reiterativo del comentario número 27, por lo que se reproduce en todos sus términos la respuesta dada en lo correspondiente al mismo.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>38. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p>	<p>F.-Consideramos que de aplicarse a todas las configuraciones los criterios utilizados para la pretensión de disminuir las 6 toneladas a los T3S2R4 (full), que sería lo conducente para no dar un trato claramente discriminatorio y desproporcional, se incidirían en la ineficiencia de la logística en México, en los costos de transporte y en los precios que pagan los consumidores por los productos finales</p>	<p>En relación a este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se considera procedente parcialmente y se contesta en los términos señalados en el comentario número 15 de este documento</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p> <p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.;</p> <p>GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.;</p> <p>TECHNOCAST, S. A. DE C. V.;</p> <p>CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINSA, S. A. DE C. V.;</p> <p>CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.;</p> <p>Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>39. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p>	<p>G.- Se desconocen los estudios técnicos que sirvieron de base par la elaboración de las especificaciones del proyecto de norma en comento.</p> <p>Por todo lo aquí expuesto, consideramos que se debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incluir las configuraciones doblemente articuladas en el numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma.</li> <li>• Mantener al menos en 81.5 toneladas el peso máximo bruto vehicular del T3S2R4 (full).</li> <li>• Permitir el tránsito por carreteras C para los T3S2R4 (full) por motivos exclusivamente de conectividad.</li> </ul>	<p>Se analizaron los comentarios y con fundamento en los artículos 47 fracción I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlos por las siguientes razones:</p> <p>En relación a los estudios técnicos que sirvieron de base par la elaboración de las especificaciones del proyecto, éstos ya fueron analizados en todo el proceso de elaboración de la norma, los cuales fueron de conocimiento público;</p> <p>Así mismo, cabe destacar que se han analizado todos los comentarios y estudios que fueron entregados como parte de la consulta pública.</p> <p>Respecto a los demás puntos contenidos en este numeral, y toda vez que corresponden a lo expuesto en todos los puntos anteriores, mismos que ya fueron atendidos en las respuestas precedentes, se determina su no incorporación, con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y CONCAMIN, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p> <p>ING. FRANCISCO JAVIER ALTAMIRANO AGUILERA, REPRESENTANTE DEL GRUPO PEÑALES, ESCRITO DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.</p> <p>AGNES CRISTINA CELIS OCHOA ROCA, DIRECTORA GENERAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TERMINALES MARITIMAS Y PORTUARIAS, A.C.</p> <p>RAMON S. ABAD AYALA. REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE ACEITES, GRASAS, JABONES Y DETERGENTES.</p> <p>JOSE GARCIA GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DE INDUSTRIALES DE LA LECHE.</p> <p>SANTIAGO ENRIQUEZ SOLTERO, ENLACE INSTITUCIONAL DEL CONSEJO MEXICANO DE LA INDUSTRIA DE PRODUCTOS DE CONSUMO, A. C.</p> <p>JESUS FRANCISCO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISION DE TRANSPORTES DE LA CAMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION DE NUEVO LEON.</p> <p>PEDRO SERRANO ORTIZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BIMBO, S. A. DE C. V.</p> <p>FRANCISCO CUENCA YAÑEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE BARCEL, S. A. DE C. V.</p> <p>ING. DAVID DE LA PEÑA CASA, REPRESENTANTE LEGAL DE LA DEACERO, S. A. DE C. V.</p> <p>GUILLERMO LAGE GONZALEZ, REPRESENTANTE LEGAL DE LALA MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>LIC. OOSMIN RENDON CASTILLO, REPRESENTANTE LEGAL DE LA CAMARA NACIONAL DEL CEMENTO.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>JAVIER ARECHAVALETA SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL, DE VITRO CORPORATIVO, S. A. DE C. V.</p> <p>VALENTE GARZA RECIO, REPRESENTANTE LEGAL DE MANUFACTURAS CIFUNSA, S. A DE C. V.; MANUFACTURAS VITROMEX, S. A. DE C. V.; GRUPO CALORES, S. A. DE C. V.; TECHNOCAST, S. A. DE C. V.; CIFUNSA DE BAJIO, S. A. DE C. V.; CINS A, S. A. DE C. V.; CERAMICA SANTA ANITA, S. A. DE C. V.</p> <p>JOAQUIN LORENZO DE JESUS MARTINEZ REPRESENTANTE LEGAL DE MATERIAS PRIMAS MONTERREY S. DE R. L. DE C. V.; Y MATERIAS PRIMAS DE LAPAZOS, S. DE R. L. DE C. V.</p>			
<p>40. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p><b>RESPUESTAS A COMENTARIOS ESPECIFICOS</b></p> <p>Sobre el numeral 5.1.1.1., comenta:</p> <p>“Coincidimos en la descarga por eje la cual no sólo debe ser aplicada a las configuraciones C y T-S, sino ampliar a todas las configuraciones autorizadas en nuestra propuesta, con la finalidad de no generar discrecionalidad.</p> <p>Asimismo y tal y como lo señala el IMT y los académicos nacionales, la configuración que menos daña es el T3-S2-R4.”</p>	<p>Este comentario es reiterativo del comentario número 15, por lo que se reproduce en todos sus términos la respuesta dada en lo correspondiente al mismo.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>41. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.1.1.2., comenta:</p> <p>Según lo dispuesto por la Ley Federal de Metrología y Normalización y el dictamen final total de la COFEMER, el numeral 5.1.1.2. no debió ser modificado tal y como lo muestra el proyecto de norma publicado el pasado 28 de noviembre, como se puede observar en esta tabla comparativa se adiciona un párrafo el cual además de ser violatorio no tiene fundamentación para haberlo anexado.</p> <p>Por lo anterior la dependencia emisora del proyecto de norma omitió poner a consideración del Comité Consultivo de Normalización del Transporte Terrestre la adición comentada</p> <p>En lo particular ANTP considera:</p> <p>Que de aceptarse este numeral con la adición publicada la aplicación sería contradictoria con el numeral 5.1.1.1. y con las tablas "A" y "4B" de apéndice normativo.</p> <p>Reiteramos a que dicha adición no fue sugerida por COFEMER y ésta no fue consultada y aprobada por el CCNNTT, consideramos que este es un nuevo anteproyecto de norma que se deberá someter a consulta, análisis y fundamentación para valorar sus beneficios y costos como nueva regulación.</p>	<p>En relación a este comentario, se procedió a su estudio y análisis, con fundamento en los artículos 47 fracción I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, se determinó precedente, y se da respuesta a este comentario número 41, en los términos del comentario número 16 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>42. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.1.2.1., comenta:</p> <p>Totalmente contradictorio con lo expresado en el Titulo 7.- Observancia obligatoria de esta norma.- Que limita la operación de los vehículos ya adquiridos, como a los fabricantes de vehículos y sus normas de fabricación y construcción a lo establecido en este proyecto.</p> <p>Situación que sería inviable en su aplicación por sus diversas contradicciones.</p> <p>Reiteramos los comentarios vertidos en el punto 7.- Observancia Obligatoria de esta Norma.</p> <p>Asimismo no omitimos comentar que la aplicación actual de este numeral, coincidimos que la ratificación de la norma en su revisión quinquenal no requirió modificación alguna, por ello reiteramos que en todos y cada uno de sus puntos la NOM012-SCT-2-1995, está actualmente vigente y el numeral 5.1.2.1. no concluyo en enero del 2002, sino que se amplió su terminó. Aunado a ello el dictamen de la COFEMER considera <i>"que mientras los estudios no establezcan un costo substancial (mayor a los beneficios .económicos derivados de mayor eficiencia en el transporte nacional) producido por el daño a la infraestructura carretera nacional derivado en ese caso de la reducción de las 6 ton., se debe extender el plazo indefinidamente. De conformidad con el dictamen de COFEMER de fecha 21 enero de 2002"</i></p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo, en virtud de que hecho el análisis del numeral 5.1.2.1 del proyecto con lo expresado en el Titulo 7 Observancia Obligatoria, no se encuentra contradicción entre ambas disposiciones, ya que éstas son complementarias al establecerse en el punto 5.1.2.1. el peso bruto vehicular máximo autorizado a cada vehículo o combinación vehicular, según el tipo de camino por el que transitan, se indica en las tablas de la "1B" a "4B", sin que excedan el peso máximo de diseño que indica el fabricante, siendo responsabilidad de los transportistas y/o usuarios que el peso de cada transporte corresponda al peso máximo autorizado para cada vía de circulación. En caso de autotanques se debe producir o importar de tal forma que su peso lleno no rebase los pesos establecidos en esta norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		Respecto al comentario sobre el párrafo segundo del numeral 5.1.2.1, de la norma NOM-012-SCT-2-1995, con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió que no es procedente, ya que no es materia del proyecto de norma en consulta.	
43. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007	<p>Sobre el numeral 5.1.2.2., comenta:</p> <p>No coincidimos con este comentario.- Se demuestra con esta declaración acciones limitativas y discriminatorias, ya que se ha demostrado que gracias a los avances constantes en tecnología, se aprovechan los beneficios de ésta, que no precisamente van en relación del peso. Por el contrario el Gobierno Federal debería promover el uso y aprovechamiento de tecnología en beneficio del sector.</p> <p>En relación al punto que determina que no es posible otorgar incremento de pesos superiores a la Norma, debemos recordar que la revisión de las Normas de forma obligatoria se establece de manera quinquenal, o en su defecto la revisión también lo permite de forma anual de conformidad con la LFMN.</p> <p>Por lo anterior reiteramos que el numeral 5.1.2.2, de la NOM-012-SCT2-1995 debe permanecer vigente en todos sus términos.</p> <p>"5.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado, podrá incrementarse en 1.5 Ton. por cada eje motriz y 1.0 Ton. en cada eje de carga. Esta tolerancia sólo se otorgará cuando todos los ejes cuenten con suspensión neumática, excepto el eje direccional</p> <p>Cualquier incremento mayor, estará sujeto al resultado que se obtenga de los estudios y análisis técnicos, que se realicen para poder determinar las ventajas y/o desventajas sobre el daño de pavimentos y puentes por el uso de suspensión neumática"</p> <p>COMENTARIO:</p> <p>Beneficios de suspensión neumática.</p> <p>No debemos olvidar que los beneficios adquiridos por la suspensión neumática, se ha traducido en inversiones ya realizadas por la Industria del Transporte, es un ejemplo del resultado de análisis y desarrollo de tecnología y que ha otorgado ventajas competitivas a los diferentes sectores.</p> <p>Por lo que se debe fomentar el desarrollo de estudios, análisis y pruebas, que permitirá la mejora continua en beneficio de los sectores involucrados en el transporte, como lo es la infraestructura, vehículos, así como sistemas de apoyo entre otros.</p>	Este comentario referente al numeral 5.1.2.2 es reiterativo del comentario número 36, por lo que se reproduce en todos sus términos la respuesta dada en lo correspondiente al mismo.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>44. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.2.1.1., comenta:  <b>"será de 2.60 m. este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores"</b>  COMENTARIO:  "Se requiere análisis fundamentado si este incremento en el ancho de las unidades afecta la seguridad, como se puede observar sin ningún fundamento técnico determinan que no hay problema de seguridad, lo que debe cuestionar la decisión de la SCT. También se demuestra que no les interesa la seguridad.</p>	<p>Se considerará en la redacción de la norma en su numeral 5.2.1.1 al final el siguiente texto  5.2.1.1.  "... retrovisores, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga, por lo cual en aquellos casos que accedan a carreteras tipo "D", los vehículos Tipo C2 y C3, deberán tomar las previsiones necesarias para evitar contacto con otros vehículos o invasión de carril contrario derivado del uso de espejos retrovisores inadecuados".  Cabe señalar que en las carreteras tipo "C" los carriles de circulación deben tener 3.5 m de ancho.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>45. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.2.1.5., comenta:  COMENTARIO:  Las configuraciones consideradas en el Reglamento de Peso y Dimensiones como "extra largas" no deben estar acotadas a 23 mts y 31 mts en las carreteras de altas especificaciones, ya que esta es una limitante la productividad y competitividad de las empresas usuarias de estas unidades, de ahí que para establecer las dimensiones optimas se debe someter a un análisis y pruebas técnicas.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.  En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																															
<p>46. ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.2.1.6., comenta:                      En relación con el punto 5.2.1.6. El largo total máximo para las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "4C" de esta Norma.                      Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m., 28,50 m. y 22,50 m., a que se refieren las tablas "2C" y "4C" para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,80 m.</p> <p style="text-align: center;">TABLA 2C LARGO MAXIMO DEL VEHICULO POR TIPO DE CAMINO (m)</p> <table border="1" data-bbox="489 513 1293 797"> <thead> <tr> <th colspan="7" style="text-align: center;">CAMION - REMOLQUE</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">CONFIGURACION DEL VEHICULO</th> <th rowspan="2">NUMERO DE LLANTAS</th> <th colspan="5">TIPO (J)E CAMINO</th> </tr> <tr> <th>ET4 Y E1'2</th> <th>A4 Y A2</th> <th>B4 Y B2</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2-R2</td> <td>4</td> <td>LT=31,00</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=22,50</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td>C2-R3</td> <td>5</td> <td>LT=3 1,00</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=22,50</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td>C3.R2</td> <td>5</td> <td>LT=31,00</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=22,50</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td>C3-R3</td> <td>6</td> <td>LT=31,00</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=28,50</td> <td>LT=22,50</td> <td>NA</td> </tr> </tbody> </table> <p>NA = NO AUTORIZADO                      NA = NO AUTORIZADO                      LT= LONGITUD TOTAL MAXIMA (m)</p> <p>COMENTARIO.- Las características geométricas y estructurales de las carreteras, caminos y puentes son mejores, y dadas las necesidades de los usuarios del servicio, quienes requieren para ser más competitivos y disminuir costos utilizan diversos tipos de configuraciones respetando el máximo permitido por el reglamento, no obstante, no existe una justificación técnica que determine que los vehículos descritos sean más o menos seguros con el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,80 m.</p>	CAMION - REMOLQUE							CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO (J)E CAMINO					ET4 Y E1'2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	C2-R2	4	LT=31,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA	C2-R3	5	LT=3 1,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA	C3.R2	5	LT=31,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA	C3-R3	6	LT=31,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió que no es procedente, en virtud de que los términos en que se encuentra el proyecto, permiten mayor seguridad a los usuarios de las carreteras y del propio transportista, ya que autorizar unidades de arrastre con longitudes superiores a las especificadas en el proyecto, representaría un mayor desplazamiento del vehículo hacia los carriles adyacentes, principalmente en curva, lo que podría ser causal de accidentes.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
CAMION - REMOLQUE																																																		
CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO (J)E CAMINO																																																
		ET4 Y E1'2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																												
C2-R2	4	LT=31,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA																																												
C2-R3	5	LT=3 1,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA																																												
C3.R2	5	LT=31,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA																																												
C3-R3	6	LT=31,00	LT=28,50	LT=28,50	LT=22,50	NA																																												
<p>47 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.2.1.7., comenta:                      En relación con el punto 5.2.1.7 Para las combinaciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que transitan en caminos tipo "ET", "A" Y "B", se permite 1 ,00 m. de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la combinación; sin embargo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y el Proyecto en comento, no definen lo que es una góndola o madrina, por ello, se requiere sea definido el concepto de vehículos tipo góndola o madrina.</p>	<p>Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición:  <b>"Unidad Vehicular Tipo Góndola o Madrina.-</b> Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semiremolque-remolque o tractocamión-semiremolque-semiremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar".</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>																																															

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>48 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.2.1.8., comenta:</p> <p>En relación con el punto 5.2.1.8 Para las combinaciones vehiculares de tractocamión con semirremolque (máximo permitido 23 m) que transportan tubos, varillas, láminas, postes y perfiles, en plataformas; se permite 2,50 m. de carga sobresaliente en la parte posterior del semirremolque de la combinación, cuando transiten por caminos tipo "ET", "A", "B" Y "C", siempre y cuando la longitud de la carga sobresaliente más el largo de la plataforma no exceda de 14,63 m. ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la combinación.</p> <p>El primer párrafo del punto 5.2.1.8, se contraponen con el punto 5.2.1.7, porque en un sentido estricto la carga sobresaliente sólo se autoriza a tractocamión con semirremolque, no así a camión remolque y tractocamión doblemente articulado.</p> <p>En cuanto a las disposiciones de seguridad, deben estar reguladas en el Reglamento de Tránsito, no así en la norma.</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptarlo, toda vez que las disposiciones contenidas en los numerales 5.2.1.8 y 5.2.1.7 del proyecto de norma no se contraponen ya que se trata de especificaciones que se determinaron en función de cargas y vehículos específicos, los cuales sí son materia de esta Norma y no del Reglamento de Tránsito.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p> <p>Este Comité solicita a la SCT, que se asegure que la problemática expuesta quede debidamente resuelta.</p>
<p>49 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 5.2.1.9., comenta:</p> <p>5.2.1.9 Para las combinaciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en los puntos 5.2.1.7 Y 5.2.1.8, a los cuales se le permite transportar carga sobresaliente, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:</p> <p>I.- En la carga sobresaliente deberán llevar un indicador de peligro en forma rectangular de 0.30 m. de altura y con un ancho equivalente al vehículo, firmemente sujeto y pintado con rayas inclinadas a 45 grados alternadas en colores negro y blanco reflejante de 0,10 m. de ancho.</p> <p>II.- Cuando el vehiculo circule con luz diurna, deberán colocarse en sus extremos dos banderolas rojas de forma cuadrangular de 0,40 m. por lado, sujetas firmemente.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>III.- Cuando el vehículo circule en horario nocturno, deberán colocarse en la carga sobresaliente, dos reflejantes y/o dos lámparas que emitan luz roja, además de dos indicadores de peligro que emitan luz roja y visible desde 150 m, además de las luces que requiere el Reglamento de Tránsito en los Carreteras Federales vigente.</p>	<p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	
<p>50 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 7.1., comenta: Ingresar comentario sobre vehículos de importación.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>51 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral 7.1.1, comenta: Es limitante al derecho adquirido para quienes ya utilizan vehículos con diseños de fabricación que no están sujetas a este proyecto de norma, por ser incongruente con las normas de fabricación de vehículos actuales. Este proyecto de norma viola lo dispuesto en las normas de fabricación de vehículos al sobrepasar su esfera de aplicación, por pretender regular actividades ajenas a su competencia, por lo que debería ser concordante con las normas oficiales mexicanas de fabricación de vehículos.</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptarlo, toda vez que las disposiciones contenidas en el proyecto no pretenden ser retroactivas, además de que no se especifica en qué sustenta su comentario respecto a la supuesta violación a lo dispuesto en normas de fabricación de vehículos que no identifica.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	
52 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007	<p>Sobre el numeral <b>9. VIGILANCIA y 10 Procedimiento de evaluación de la conformidad</b>, comenta:</p> <p>Comentario para puntos 9 y 10.- No existe elementos suficientes para la verificación de los pesos señalados en el proyecto actual. Además la acreditación de los equipos de pesaje y medición de vehículos referidos deberán certificarse por la Entidad Mexicana de Acreditación, única organización en nuestro país para dicha acción, situación que tampoco se ha llevado a cabo como lo señala el artículo 70 de la LFMN.</p> <p>Aunado a lo anterior la infraestructura de supervisión de la SCT, es inconsistente para evaluar a efectividad de la Norma, ya que solamente cuenta con once centros de pesaje fijos y 44 básculas' portátiles que no operan al 100 %, además de 25 equipos láser portátiles para medir dimensiones que prácticamente no se usan, por lo tanto, no existen parámetros realistas que proporcionen datos del comportamiento de los vehículos, respecto a la norma, además de que los datos viales 2006 que ofrece la SCT, están totalmente fuera de la realidad, ya que como ejemplo podemos citar que el número de viajes que realizan algunas de las empresas de manufactura de productos en vehículos T3-S2-R4, es mayor a 700,000 viajes/año, además de que la SCT no cuenta con el procedimiento de evaluación de la conformidad para dicha NOM como lo indica la Ley Federal de Metrología y Normalización</p>	<p>En relación con el comentario referente al control y verificación vehicular, se procedió a su estudio y análisis, del que se determina incluir el siguiente texto en el numeral -10 del proyecto de norma:</p> <p>10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de considerarlo necesario y para el caso de Centros Fijos, podrá establecer los mecanismos para que la verificación del cumplimiento de esta norma sea realizada a través de terceros, de acuerdo al esquema establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, así como la certificación de la misma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p> <p>Que se asiente en minuta que este Comité le solicite a la SCT que gestione los recursos necesarios</p>

(Continúa en la Cuarta Sección)

## CUARTA SECCION

### SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

(Viene de la Tercera Sección)

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>53 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007.                      COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.                      PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.                      PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;                      GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.                      EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.                      BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.                      BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.                      EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.                      PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;                      EMBOTELLADORA TROPICAL, S.A. DE C. V.                      TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.                      TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.                      FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;                      CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;                      PROPIMEX, S.A. DE C.V.,                      INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;                      SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;                      PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;                      CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.                      LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.                      LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.                      LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.                      TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.                      FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p>Sobre el numeral <b>10 Procedimiento de evaluación de la conformidad</b>, incisos a) y b), comenta:                      En relación con los Centros de Control de Peso y Dimensiones, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no se encuentran dentro de la legalidad, porque no han sido publicadas sus sedes, no se ha señalado el equipo de medición para cumplir con la verificación y, perfil y cargo del servidor público debidamente facultados que realizará las verificaciones y/o inspecciones vehiculares, A pesar de esta situación, la dependencia ha elaborado ilegalmente boletas de infracción a los permisionarios del autotransporte federal y de transporte privado, sin tener facultades desde el año 2000 para elaborar infracciones; más aún, los operativos carreteros han sido ilegales, porque los mismos no fueron realizados con apego a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, es decir, no se siguieron las formalidades previstas para las visitas de verificación, violando en todo momento el artículo 16 Constitucional.</p>	<p>En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.                      En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>54 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral <b>10, Procedimiento de evaluación de la conformidad</b>, Dependencias y organismos que intervienen en la verificación, comenta:</p> <p>No es limitativo que la SCT sea la única dependencia que aplique el PEC, ya que de conformidad con la LFMN en su arto 70 "las dependencia competentes podrán aprobar a las personas acreditadas que se requieren para la evaluación de la conformidad.</p> <p>Por lo anterior no es concordante con lo establecido en la LFMN.</p> <p>Se propone:</p> <p>Que todas las empresas que cuenten con basculas fijas, puedan realizar la función de auto-verificación como de verificación del peso a terceros.</p>	<p>Este comentario es reiterativo del comentario número 52, por lo que se reproduce en todos sus términos la respuesta dada por éste.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>55 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sobre el numeral <b>11, Concordancia con normas internacionales</b>, comenta:</p> <p>En cuanto a la normatividad aplicable es competencia de cada país por otra parte si en México ya contamos con ventajas competitivas en la operación del autotransporte y los sistemas de transportación son propios de cada país y para intercambiar productos cada quien se sujetará a las regulaciones domesticas al país que requiera ingresar, de acuerdo con las reglas de operación, resultado de los acuerdos trilaterales del TLCAN.</p> <p>Cabe mencionar que USA cuenta con permisos especiales para cargar mayores pesos en forma estatal, un ejemplo son los estados de IOWA permite 230 mil libras = 113.6 Toneladas, CONNECTICUT permite 210 mil libras = 103.7 Ton., MINESOTA PERMITE 201 mil libras = 99.6 Ton., MASSACHUSETTS no establece limites de peso, entre otros más.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p> <p>Cabe destacar que las regulaciones federales de los Estados Unidos permiten sólo 36.6 ton, que los Estados fronterizos de ese país com México permiten 36 ton y sólo Arizona permite 37 ton. Los permisos especiales implican un costo adicional y Canadá permite 62 ton.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP y ANIQ, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>56 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007</p> <p>COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S. A. DE C. V.</p> <p>PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V.</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V.</p> <p>EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.</p> <p>BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V.</p> <p>EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.</p> <p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p>	<p>Sobre el numeral <b>13. Bibliografía</b>, comenta:</p> <p>13.- Bibliografía</p> <p>Como hemos manifestado de manera reiterada a lo largo de estos comentarios el CCNNTT, no demostró, ni ha demostrado información fehaciente con la cual sustentó el presente PROY-NOM-012, y la única documentación consistente publicación y bibliografía que menciona es por su mayoría extranjera.</p> <p>Aunado a lo anterior el punto 11 titulado -Concordancia con normas internacionales señala que:</p> <p>"La presente norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, el objetivo de seguridad en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que <u>no es necesariamente congruente con ninguna reglamentación internacional sobre la capacidad, peso y dimensiones de los vehículos.</u></p> <p>Por lo que la bibliografía señalada, no es representativa de las condiciones de infraestructura carretera nacional y a decir de la propia autoridad ni congruente</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que es procedente parcialmente y se complementó para quedar como sigue:</p> <p>"El proyecto de norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, la seguridad vial en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no es concordante con ninguna norma internacional</p> <p>Incluir en el apartado de bibliografía la siguiente:</p> <p>Instituto Mexicano del Transporte; Análisis de los Coeficientes de Daños Unitarios Correspondientes a los Vehículos Autorizados en la Red Nacional de Carreteras Federales Mexicanas. Publicación Técnica No. 5 Querétaro, Qro., 1992; Instituto Mexicano del Transporte: Estado Superficial y Costos de Operación en Carreteras. Publicación Técnica No. 30 Querétaro, Qro., 1991; Cuatro Contribuciones a la Instituto Mexicano del Transporte; Evaluación Cuantitativa de las Actividades del Transporte. Publicación Técnica No. 55 Querétaro, Qro., 1994; Instituto Mexicano del Transporte, Estudio de Pesos</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V. TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V. FLEZA, S.A. DE C.V.		y Dimensiones de los Vehículos que Circulan sobre las Carreteras Nacionales; Impactos Económicos de la Reglamentación y el Control de Pesos y Dimensiones. Publicación Técnica No. 51 Querétaro, Qro., 1994; Instituto Mexicano del Transporte, Estudio de Pesos y Dimensiones de los Vehículos que Circulan sobre las Carreteras Nacionales; Análisis Económico de los Efectos del Peso de los Vehículos de Carga Autorizados en la Red Nacional de Carreteras. Publicación Técnica No. 52 Querétaro, Qro., 1994; Instituto Mexicano del Transporte; Consideraciones Operativas y de Proyecto Geométrico para Vehículos de Carga. Publicación Técnica No. 106 Querétaro, Qro., 1998.  Además, se tomaron en cuenta todos los estudios y análisis técnicos recibidos durante la consulta pública.	
56 bis.- COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S.A. DE C. V. PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V. PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V. EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V. EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V.	Por ser este PROY-NOM-12 una disposición de carácter técnico, es obligación y deber del CCNNTT acreditar los estudios, métodos, etcétera, que son utilizados para su creación y aplicación lo que a la fecha de presentación de estos comentarios nunca se pudo acreditar a pesar de la solicitud que de manera reiterada vía oral y mediante escrito de fecha 12 de enero del año en curso formulo mi representada, en dicho escrito se solicito al Presidente de este Comité y, al Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la información que a continuación se describe:. A) Por lo que hace a la conservación y mantenimiento de nuestra infraestructura carretera y la seguridad de los usuarios de los caminos 1.- Los estudios y análisis elaborados por el INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, más actualizados, relacionados con los daños a la infraestructura de carreteras y puentes por el exceso de peso de los vehículos, los cuales son aptos para determinar si es que se justifica la modificación en la tolerancia de los pesos a la luz de la CONSERVACION y MANTENIMIENTO de nuestra infraestructura carretera y de puentes, y LA SEGURIDAD DE LA MISMA, que a continuación se enlistan:	Con relación a estos comentarios, se manifiesta lo siguiente:  El comentario es infundado, toda vez que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, en su calidad de Secretariado Técnico del CCNNTT atendió todos los escritos formulados por las empresas promoventes, no únicamente las solicitudes recibidas del 12 de enero de 2007, a que se alude en el	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.;</p> <p>EMBOTELLADORA TROPICAL, S. A. DE C. V.</p> <p>TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V.</p> <p>TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V.</p> <p>FABRICAS MONTERREY, S.A. DE C.V.;</p> <p>CERVECERIA CUAUHEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.;</p> <p>PROPIMEX, S.A. DE C.V.,</p> <p>INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.;</p> <p>SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;</p> <p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.;</p> <p>CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V.</p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V.</p> <p>TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V.</p> <p>FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p>1.- Análisis de los coeficientes de daños unitarios correspondientes a los vehículos autorizados en la red nacional de carreteras federales mexicanas.</p> <p>2.- Estado superficial y costo de operación en carreteras.</p> <p>3.- Análisis de contribuciones a la evaluación cuantitativa de las actividades del Transporte</p> <p>4.- Estudio de pesos y dimensiones de los vehículos que circulan sobre las carreteras nacionales (impactos económicos de la reglamentación y el control de pesos y dimensiones</p> <p>5.- Estudio de pesos y dimensiones de los vehículos que circulan sobre las carreteras nacionales (análisis económico de los efectos del peso de los vehículos de carga autorizados en la red nacional de carreteras)</p> <p>6.- Consideraciones operativas y de proyecto geométrico para vehículos de carga.</p> <p>B) Así mismo, dentro de este mismo aspecto se requiere la información arrojada por los MODELOS DE GESTION, que utiliza la DIRECCION GENERAL DE CONSERVACION DE CARRETERAS, para determinar los trabajos de conservación requeridos en la carreteras federales,(todos los tipos ET, A,B,C,D) que son</p> <p>1.- Sistema de simulación de estrategia de mantenimiento carretero (SISTER)</p> <p>2.- Sistema de puentes de México (SIPUMEX).</p> <p>C) Además en lo relativo a la afectación de la infraestructura carretera, se requiere la información relativa a la capacidad de peso y especificaciones técnicas de los distintos tipos de carreteras, respecto a los siguientes Tópicos</p> <p>1.- Estudio de efectos de fatiga de infraestructura carretera.</p> <p>2.- Estudio de especificaciones técnicas de los puentes y carreteras, respecto a sus capacidad para soportar peso por centimetro cuadrado</p> <p>3.- Estudio de deterioro físico existente de los puentes y carreteras</p> <p>4.- Elaboración del cálculo del Factor de Valuación de Puentes, considerando el factor de resistencia aplicable a la resistencia nominal y, a los factores aplicables a la carga muerta y a la carga viva, además de tomar en cuenta para la ecuación de la AASHTO, que sus elementos deben cuantificarse con el Método de Carga y Resistencia, por ultimo el estudio debe hacerse con una carga viva de HS20 y HS15.</p> <p>5.- Elaboración de un estudio del incremento de viajes requeridos para transportar la misma carga útil, y un estudio actuarial de la incidencia de estos en el mantenimiento y conservación de las carreteras y puente, así como en la seguridad del transito que circula en las mismas, así como el impacto económico y ambiental por el incremento en el consumo de combustible</p> <p>D) Así mismo, dentro del análisis que se requiere es necesario conocer los siguientes datos estadísticos:</p> <p>1.- Parque Vehicular Registrado, distinguiendo unidades matrices de unidades de arrastre.</p> <p>2.- Combinaciones con las que circula el parque vehicular, es decir tractocamión y remolque o semiremolque sencillo, o bien, Tractocamión de doble semiremolque</p> <p>3.- Tipo de carga que llevan los tractocamiones de doble semiremolque, es decir, si el requerimiento es de transportas volumen o mayor peso</p>	<p>comentario sino también otras recibidas en fechas distintas a la señalada, lo cual obra en actas administrativas en donde se hace constar que los interesados recibieron documento oficial en donde se les menciona que de conformidad con lo dispuesto en la fracción I del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el expediente de la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 45 del mismo ordenamiento legal se encontraba a su disposición para su consulta en las oficinas del CCNNTT, señalando la dirección correspondiente y horario de consulta.</p> <p>Así mismo se les comunicó no tener inconveniente en proporcionar la información disponible en el expediente de la Manifestación de Impacto Regulatorio, relativa al Proyecto de norma PROY-NOM-NOM-012-SCT-2-2003, para lo cual lo único que se requería era acudir a las oficinas antes mencionadas y pagar los derechos correspondientes en caso de solicitar copias certificados. A este llamado, acudió sólo una empresa, lo cual también se encuentra documentado.</p> <p>Se precisa también que toda la información que sirvió de base para la elaboración del proyecto de norma, estuvo disponible para su consulta en la página web de la COFEMER.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>4.- Estudio de daños reales que provocan las distintas configuraciones cuando transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>5.- Estudio de deterioro de infraestructura (CON LA NOM-012-SCT-2-2006), lo que implica considerar la carga por ejes, la distancia entre ejes de los vehículos y la frecuencia de uso e impacto sobre la infraestructura carretera.</p> <p>E) Por ultimo se requirió de un estudio de impacto económico a la industria del transporte, para determinar su competitividad lo que implica conocer los análisis siguientes</p> <p>1.- Conocer el volumen de comercio que se realiza por transporte terrestre y su valor en el mercado (porcentaje de participación en el PIB), y el costo de operación del transporte, que incluya combustible, llantas, mantenimiento, pago a choferes, viáticos, depreciación de los vehículos, seguros, gastos administrativos etc.</p> <p>2.- El impacto de los costos que se incrementan en el Transporte en el precio de los bienes de consumo final.</p> <p>3.- La redistribución del tránsito vehicular en los distintos tipos de carreteras en razón a la limitación de peso y tipo de vehículos a autorizados a transitar en los distintos tipos de carreteras.</p> <p>No obstante, a la fecha no se ha entregado la misma, por <u>lo que se solicita que la misma sea integrada al presente expediente</u> a efecto de acreditar lo hechos en que se sustenta mi representada y desvirtuar la legalidad de la norma que se pretende aprobar, en un claro perjuicio al sector de autotransporte y específicamente de mi representada, puesto que los objetivos y motivos que el CCNNTT aduce no se actualizan en el caso concreto y, contrario a ello, causa un grave perjuicio a la industria del Transporte Terrestre</p>	<p>Bajo este contexto y dentro del marco de la consulta pública del proyecto de norma, se procedió al estudio y análisis de estos comentarios del que se desprende que no incluyen propuestas de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existen modificaciones a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la norma.</p>	
<p>57 ING. LEONARDO GÓMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 29 DE ENERO DE 2007</p>	<p>Sr. Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre, no hemos sido atendidos en los requerimientos de la información solicitada, vital para conocer las bases técnicas en las que se soporta esa SCT, para tomar la decisión de reducir de 81.5 ton a 75.5 ton el PBV del T3-S2-R4, ya que en la información consultada del IMT y de la escasamente conocida de la DGST y de los estudios técnicos de los expertos que han desarrollado sobre las estructuras de los puentes, se demuestra que dadas las características de construcción de los puentes de la red carretera federal, éstos soportan las cargas de 81.5 ton. que se han autorizado para el vehículo full de 9 ejes, en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, vigente; por lo que dada la falta de transparencia de cómo se pretende sacrificar la productividad y eficiencia de esta configuración, solicitamos respetuosamente lo siguiente:</p> <p><b>Ratificar la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, en tanto se llevan a cabo los estudios técnicos experimentales que demuestren los efectos reales que causan cada una de las configuraciones vehiculares que contempla la Norma, con el objeto de tomar las mejores decisiones para el desarrollo de autotransporte y la economía del país.</b></p>	<p>En relación a este comentario, se procedió a su estudio y análisis determinándose que se ampliará la vigencia de la norma vigente, de conformidad con el acuerdo número 4 tomado en reunión celebrada por el CCNNTT de fecha 5 de diciembre de 2006.</p> <p>Por otra parte, se precisa que toda la información que sirvió de base para la elaboración del proyecto de norma, estuvo disponible para su consulta en el CCNNTT y en la página web de la COFEMER.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve que se ampliará la vigencia de la norma vigente.</p>	
<p>58 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS.  DIRECTOR GENERAL DE ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO.  EN ESCRITO DE FECHA 29 DE ENERO DE 2007.</p>	<p>Con relación a lo acordado en la pasada reunión del lunes 8 de enero de 2007 que tuvimos los miembros de la Mesa Directiva de la ANTP, con usted sobre el proyecto de Norma Oficial Mexicana de Peso y Dimensiones de Vehículos, PROY-NOM-012-SCT-2-2003, donde nos pidió solicitar la información técnica de interés para el tema que nos ocupa, vía electrónica por conducto del Ing. Carlos A. González Narváez, le comento lo siguiente:</p> <p>El día 9 de enero de 2007, vía electrónica se solicitaron 15 puntos de los temas que versan sobre el proyecto de NOM de referencia.</p> <p>En reunión del 24 de enero de 2007 que tuvimos con usted, en seguimiento al tema en comento, el Ing. Juan Manuel Orozco y Orozco, me hizo entrega de la siguiente información, misma que no corresponde a lo solicitado.</p>	<p>Con relación a los comentarios a los que se hace referencia en este numeral 58, se manifiesta lo siguiente:</p> <p>Se precisa que toda la información que sirvió de base para la elaboración del proyecto de norma, estuvo disponible para su consulta en el CCNNTT y en la página web de la COFEMER.</p> <p>La documentación solicitada de manera económica en la reunión del 8 de enero del 2007, fue entregada con toda oportunidad de manera económica por el Ing. Juan Manuel Orozco y Orozco, misma que corresponde a lo que se solicitó.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO		RESPUESTA	RESOLUCION	
	<p>2.- Inventario total de puentes, considerando para cada estructura sus dimensiones, claros y longitud total de cada puente, capacidades de carga, ubicación y antigüedad por tipo de ruta o carretera.</p> <p>a) La cantidad de puentes con claros de 6 a 15 metros, cantidad de puentes con claros de 15 a 20 metros, de 20.1 a 32 metros; de 32.1 metros a 45 metros y de 45.1 metros a 60 metros y mayores a 60 metros.</p> <p>b) Cantidad de puentes construidos con base en la norma AASHTO, H15 de los años 1926 a 1940, con PBV. 13. 6 ton.</p> <p>c) Cantidad de puentes construidos con base en la norma AASTHO, HS15 con P.B.V 24.5 ton. de los años de 1940 a 1970, y para este mismo período, se proporcione la cantidad de puentes que se construyeron con la norma AASTHO HS20 con PBV 32.8 ton.</p> <p>d) Cantidad de puentes, construidos con la norma AASTHO HS20 con PBV 32.8 ton. de los años 1970 a 1986.</p> <p>e) Cantidad de puentes construidos utilizando las carga vivas de diseño de los vehículos tipo T3-S3 y T3-S2-R4, con PBV de 46 ton. y 77.5 ton. respectivamente, a partir del 28 de noviembre de 1980, a la fecha.</p> <p>Nota. Para todos los incisos anteriores, se nos proporcione el tipo y características de los materiales, así como el tipo de estructuras o superestructuras con las que se diseñaron y construyeron los puentes.</p>	<p>No se proporcionó, en ninguno de los requerimientos que se detallan en los incisos de referencia.</p>	<p>puentes, es tomar en cuenta que la causa más frecuente de la falla de los puentes es la socavación.</p>	<p>Por lo que respecta a los 15 comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluyen propuestas de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existen modificaciones a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En relación con el comentario a que se hace referencia en este numeral 58, se procedió a su estudio y análisis determinándose que se ampliará la vigencia de la norma vigente, de conformidad con el acuerdo número 4 tomado en reunión celebrada por el CCNNTT de fecha 5 de diciembre de 2006.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve que se ampliará la vigencia de la norma vigente.</p>	
	<p>3.- Se proporcione la cantidad de</p>	<p>No se proporcionó.</p>			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO		RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>puentes que se han reforzado o reconstruido antes de 1980 y posteriores a esta fecha, así como la vida útil con la que se proyectaron cada uno de los puentes ubicados en la red carretera nacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Estudios Técnicos de gabinete o de campo que sirvieron de base para determinar las características de diseño y capacidad estructural de los puentes y las cargas vivas máximas que pueden soportar en forma estática y dinámica.</li> </ul>	No se proporcionó.		
	<p>4.- Políticas de Conservación de la Red Carretera Federal; El Programa de Reconstrucción de puentes de la Red Federal Libre de Peaje; Recursos Financieros destinados a la atención de puentes en los últimos 26 años; Relación de puentes por entidad federativa y rutas, con su respectiva calificación de acuerdo a su estado físico , todo ello remitido por la Dirección General de Conservación de Carreteras a la Dirección General de Autotransporte Federal ambas dependencias de la SCT, mediante oficio No. 3.2-202-047 de fecha 22 de febrero de 2006.</p>	<p>Archivo electrónico de clasificación de puentes (SIPUMEX) con fecha 107.01.2; contiene solamente nombre, ubicación del puente (estado, carretera, kilometraje y tramo), fecha de inspección primaria y calificación.</p>	<p>No se proporcionó, el programa de reconstrucción de puentes, los recursos económicos que se han destinado a la construcción o reconstrucción de puentes, de los últimos 26 años. Lo cual es muy importante para comparar con los recursos que estima el TTI para la sustitución o reconstrucción de los puentes que están en mal estado.</p>	
	<p>5.- Estudios técnicos de resistencia de pavimentos rígidos y flexibles, que sirvieron de base para determinar el tipo de pavimento y su capacidad de carga de acuerdo a los diversos vehículos tipo que pueden transitar, tanto en las carreteras que se construyeron antes de 1990 y las construidas</p>	No se proporcionó.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	posteriormente.		
	6.- Normas Oficiales Mexicanas, que determinen las características y especificaciones de diseño, construcción y conservación de las carreteras federales tanto autopistas como libres de peaje, considerando los parámetros de base y sub-base, anchos de corona y carril, grados de curvatura y pendientes, anchos de acotamientos, peraltes, inclinaciones de taludes, alturas de gálibos, resistencia de pavimentos, así como la relación de sus respectivas especificaciones en la designación del tipo de carretera y ruta.	No se proporcionó. Lo único que se recibió, es un cuadernillo de 53 páginas titulado "Normas de Servicios Técnicos, Proyecto Geométrico de Carreteras", de 1984.	El documento de referencia, no corresponde al rango de Norma Oficial Mexicana y tampoco se refiere a especificaciones de construcción y conservación de carreteras, esta enfocado solamente a las características geométricas de diseño de las carreteras de esa época.
	7.- Estudios o normas que sirvieron de base para determinar los pesos y dimensiones de los diferentes tipos de vehículos que regula la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, y la relación que guardan en sus efectos en cuanto a su peso y dimensiones de cada uno de los vehículos a las carreteras y a los puentes, en forma experimental.	No se proporcionó.	
	8.- Se proporcionen los estudios técnicos que sirvieron de base para la actual reclasificación de carreteras que contempla el Reglamento de Peso y Dimensiones del 26 de enero de 1994 incluyendo todas sus modificaciones.	No se proporcionó. Lo único que se recibió es un listado de la clasificación de carreteras de acuerdo al Reglamento de Peso y Dimensiones, así como su clasificación real.	Parte de esta información, se contempla en el Reglamento de Peso y Dimensiones, vigente y lo que se muestra como clasificación real, no presenta ningún estudio técnico que lo avale.
	9.-Se proporcione las rutas o carreteras que por el estado físico de los puentes, no pueden circular los vehículos T3-S2-R4.	No se proporcionó.	
	10.-Se proporcione las ubicaciones de	No se proporcionó.	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>los centros de pesaje autorizados por la SCT tanto fijos como móviles.</p>		
	<p>11.-Se proporcione los presupuestos que se han aplicado al mantenimiento de los puentes y de las carreteras en forma anual antes de 1980 y posteriormente.</p>	No se proporcionó.	
	<p>12.- Se proporcione los dictámenes o peritajes técnicos de todos y cada uno de los puentes que se han colapsado a la fecha.</p>	No se proporcionó.	
	<p>13.-Se proporcione de <u>manera puntual</u> el número de vehículos T3-S2-R4, T3-S3, T3-S2, C3 y C2 que transitan diariamente por los diez ejes carreteros principales, de 1980 a la fecha.</p>	<p>Se proporcionó información general del tránsito vehicular de todos los vehículos que circulan en la red carretera nacional (Datos Viales, de los años 1999, 2000, y 2001, en forma electrónica en discos de 3.5"; los Datos Viales 2002 a 2006 consultar en el portal de la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST) (<a href="http://www.sct.gob.mx">www.sct.gob.mx</a>), los Datos Viales de 1974 a 1988 consultar en la DGST) y Cuadros impresos por estado que indican la capacidad de tránsito vehicular y los niveles de servicio D, E, y F.</p>	<p>Se reitera la solicitud de que se proporcione de <u>manera puntual</u>, el número de vehículos T3-S2-R4, T3-S3, T3-S2, C3 y C2 que transitan diariamente por los diez ejes carreteros principales, de 1980 a la fecha. Consideramos que es muy sencillo recabar esta información con los registros que cuenta CAPUFE, en las casetas de peaje.</p>
	<p>14.-Cantidad de accidentes de manera puntual y fehaciente donde se han visto involucrados los vehículos T3-S2-R4 de 1980 a la fecha.</p>	No se proporcionó.	
	<p>15.-Se proporcione las pruebas físicas que realizó la SCT, el 3 de abril de 1998, donde participaron sus áreas técnicas del IMT, Dirección General de Servicios Técnicos y la Dirección General de Conservación de Carreteras sobre el desempeño de los desplazamientos en curva que</p>	No se proporcionó.	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION			
	<table border="1" data-bbox="491 289 1367 505"> <tr> <td data-bbox="491 289 810 505"> provocan los vehículos tractocamión con caja de 48 pies y tractocamión con caja de 53 pies y el vehículo T3-S2-R4, en la carretera federal Texcoco – Calpulalpan y que se evitó a las diferentes Cámaras del Autotransporte incluida la ANTP. </td> <td data-bbox="814 289 1064 505"></td> <td data-bbox="1068 289 1367 505"></td> </tr> </table>	provocan los vehículos tractocamión con caja de 48 pies y tractocamión con caja de 53 pies y el vehículo T3-S2-R4, en la carretera federal Texcoco – Calpulalpan y que se evitó a las diferentes Cámaras del Autotransporte incluida la ANTP.				
provocan los vehículos tractocamión con caja de 48 pies y tractocamión con caja de 53 pies y el vehículo T3-S2-R4, en la carretera federal Texcoco – Calpulalpan y que se evitó a las diferentes Cámaras del Autotransporte incluida la ANTP.						
58 Bis.- COMPAÑIA EMBOTELLADORA HERDOMO, S.A. DE C.V. PROFESIONALES DE LOGISTICA DE MEXICO, S. A. DE C. V. PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; GGC TRANSPORTE, S.A. DE C.V. EMBOTELLADORA VALLE DE OAXACA, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DEL CENTRO, S. A. DE C. V. BEBIDAS PURIFICADAS DE MICHOACAN, S. A. DE C. V. EMBOTELLADORA DE OCCIDENTE, S. A. DE C. V. PRAXAIR MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.; EMBOTELLADORA TROPICAL, S.A. DE C. V. TRANSPORTES GAS DE MEXICO, S.A. DE C.V. TRANSPORTE FRASO, S.A DE C.V. FABRICAS MOTERREY, S.A. DE C.V.; CERVECERIA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA, S.A. DE C.V.; PROPIMEX, S.A . DE C.V., INMUEBLES DEL GOLFO, S.A. DE C.V.; SILICE DEL ISTMO, S.A. DE C.V.;	<b>COMENTARIOS FINALES</b> La emisión del PROY-NOM-12-SCT-2-2003 no se encuentra ajustada a las exigencias legales previstas, en el artículo 14 y 16 Constitucional, así como la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y Ley Federal del Procedimiento Administrativo, por todos los comentarios vertidos en el presente documento, aunado a lo que la Cámara de Diputados publico el 7 de abril de 2003 y el 12 de junio de 2006, respecto a la necesidad que se justificara la modificación a la norma en cuestión, tal como aparece en el Diario Oficial Mexicano y, que a continuación se transcribe en la parte que interesa A).- Fecha estimada de inicio y terminación: 1 de febrero de 2002 a 15 de diciembre de 2003 <b>SUBCOMITE DE ESPECIFICACIONES DE VEHICULOS, PARTES, COMPONENTES Y ELEMENTOS DE IDENTIFICACION</b> a) Temas reprogramados 13. Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal Objetivo: Establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal Justificación: Disminuir los índices de accidentes viales ocasionados por vehículos con exceso de peso y dimensiones que circulan por los caminos y puentes de jurisdicción federal y el deterioro acelerado de los mismos Fundamento legal: Artículos 38 fracción 11 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 10. 20. Y 40. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 50. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y 60. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. B).	Este comentario se contesta con la respuesta dada al comentario número 1 de este documento, por el que se reproduce en todos sus términos la respuesta dada al mismo.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>PANAMCO, BAJIO, S.A. DE C.V.; CEMEX TRANSPORTE S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL NORESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL SURESTE, S.A. DE C.V. LOGISTICA Y TRANSPORTES DEL OCCIDENTE, S.A. DE C.V. TRAMO CIA DE TRANSPORTES, S.A. DE C.V. FLEZA, S.A. DE C.V.</p>	<p>SUBCOMITE DE ESPECIFICACIONES DE VEHICULOS, PARTES, COMPONENTES Y ELEMENTOS DE IDENTIFICACION</p> <p>a) Temas reprogramados</p> <p>9. Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>Objetivo: Establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>Justificación: Disminuir los índices de accidentes viales ocasionados por vehículos con exceso de peso y dimensiones que circulan por los caminos y puentes de jurisdicción federal y el deterioro acelerado de la infraestructura.</p> <p>Fundamento legal: artículos 38 fracción 11 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 10. 20. y 40. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 39. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 50. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y 60. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>Fecha estimada de inicio y terminación: 1 de febrero a 15 de diciembre de 2006</p> <p>Así mismo, se publicó el 12 de octubre de 2006, en el Diario Oficial de la Federación, por parte de la comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, el siguiente Punto de acuerdo</p> <p><b>PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO PRESENTADAS EN LA LX LEGISLATURA TURNADAS A COMISION</b> Proposición TURNO CONJUNTO TRAMITE COMISION: Transportes <b>RESOLUTIVOS SECRETARIA GENERAL SECRETARIA DE PARLAMENTARIOS</b> <i>Dirección General de Apoyo Parlamentario</i></p> <p>5.</p> <p>Pendiente ESTADO ACTUAL:</p> <p>Transportes</p> <p>Punto de acuerdo por el que se solicita a los titulares de la SCT, COFEMER, CFC y Banco de México, rindan a esta Soberanía un informe sobre el proyecto de Norma Oficial Mexicana PROYNOM- 012-SCT -2-2003.</p> <p>UNICO.- Se solicite al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al titular de Comisión Federal de Mejora Regulatoria, al titular de la Comisión Federal de Competencia, rindan informe detallado de el proyecto de Norma Oficial Mexicana -PROY-NOM-012-SCT-2-2003, peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal (antes de la publicación oficial en el DOF) así como al titular del Banco de México, éste último a efecto de evaluar el impacto económico, desde el punto de vista inflacionario.</p> <p>12-Oct-06 Publicación GACETA: Caballero Camargo Gustavo Fernando (PRI)</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Publicaciones de las que claramente se desprende que este CCNNTT no ha justificado plenamente la modificación de la norma que se cuestiona; en efecto, el transporte de carga es fundamental para la actividad económica, al facilitar el flujo de bienes en todo el país a través de sus diversas modalidades, terrestre, aérea, marítima y ferroviaria, a la vez que se constituye como un factor esencial para la competitividad nacional, dado que el costo de transporte influye de manera directa en la determinación del precio final de los productos; que el autotransporte es el medio más utilizado para el servicio de carga, con el 54.87% del flujo total, muy por encima del transporte marítimo, que le sigue en el segundo lugar con apenas el 34.6% de la movilización total; atendiendo a que el proyecto de norma atiende a datos del ejercicio 2003 y, no los actuales, se hace notar que en ese ejercicio se movilizaron 416 millones 908 mil toneladas de productos y materiales en total, según datos publicados por la Secretaría de Comercio; así mismo, atendiendo a la publicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en el 2003, el autotransporte federal de carga registró un parque vehicular que asciende a 438,760 unidades, de las cuales 260,645 son unidades motrices y 177,864 unidades de arrastre (remolques y semirremolques), y 251 grúas industriales. De las unidades motrices, 154,069 son tractocamiones de 2 y 3 ejes y 106,370 corresponden a camiones unitarios de 2 y 3 ejes; igualmente, están registrados 176,500 remolques y semirremolques de 2 o más ejes, que de dicho parque vehicular, existen más de 13 mil camiones de carga de los llamados "fulles", denominados oficialmente "unidades doblemente articuladas" o "tractocamiones de doble caja", que movilizan cerca de 1 00 millones de toneladas al año de productos y materiales, en más de 2 millones de viajes; además las unidades doblemente articuladas, por sus características, deben cumplir con ciertos límites sobre dimensiones y Peso Bruto Vehicular (PBV), establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, que actualmente permite un PBV para estos vehículos de hasta 81.5 toneladas, que dichos vehículos según la manifestación de impacto regulatorio emitido por la Comisión Federal de Competencia, se desprende que la mayoría del parque vehicular circula con combinaciones sencillas tractor semiremolque o tractor remolque (T-S o T-R), siendo el uso de configuraciones de doble semiremolque muy reducidas y en la mayoría solo para transportar volúmenes, y solo una parte mínima es para transportar mayor peso; que no obstante ello, desde 2001, se ha tenido la intención de modificar dicha NOM para reducir el límite de Peso Bruto Vehicular permisible, de 81.5 a 75.5 toneladas como máximo, bajo el argumento de armonizar la productividad del autotransporte y la industria en general, con la seguridad que deben tener los usuarios de los caminos, evitar el deterioro acelerado de los puentes y carreteras, y consecuentemente abatir los altos costos de mantenimiento de esas vías de comunicación; que no obstante ello, los anteproyectos anteriores, dictaminados por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 29 de enero de 2001 y el 21 de enero de 2002, no se concretaron por no haber seguido el procedimiento establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización; sin embargo, nuevamente en marzo de 2003 se presenta un anteproyecto de modificación que se comenta, y que reitera la disminución en 6 toneladas de carga útil en el límite del PBV de las unidades doblemente articuladas sin tomar en cuenta que se trata de vehículos que respecto al peso son los que tienen menor incidencia, tanto en la afectación a la infraestructura carretera, como en la seguridad de los usuarios, que a decir de la SCT, la propuesta de modificación señalada tiene como sustento un estudio elaborado por el Instituto del Transporte de Texas(ITI), en el que se concluye que es conveniente reducir el límite de Peso Bruto Vehicular, aunque también recomienda mayores estudios al respecto.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Por otra parte, hay evidencia expuesta por el Instituto de Ingeniería de la UNAM, así como por el Instituto de Estudios Superiores de Occidente, de la Comisión Nacional de Competencia, del Instituto Mexicano del Transporte de que la conclusión a - que llega el mencionado estudio emitido por el ITI, está sesgado, y fue elaborado con el único propósito de respaldar el proyecto de modificación, que se propone la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con una grave afectación a la Industria del Autotransporte.</p> <p>Que en el caso, se aportan dos estudios del impacto vehicular sobre puentes y pavimentos, uno de ellos del Instituto de Ingeniería de la UNAM, y otro del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, así como que en materia de seguridad se aportan los datos del VI informe de gobierno del Ejecutivo Federal presentado en el 2006, los cuales concluyen que los puentes y pavimentos tienen capacidad para soportar las cargas actuales y que son más seguros que antes para los usuarios, aunque también, al igual que el Instituto del Transporte de Texas, recomiendan realizar estudios específicos y de campo sobre estos aspectos; también, no se pasa por alto, que la Comisión Federal de Competencia (COFECO), al opinar sobre el proyecto enviado a la COFEMER, sostiene que <i>"tendría un impacto negativo en términos de eficiencia en el sector autotransporte, toda vez que se traduciría en mayores costos para los usuarios y afectaría a los mercados relacionados... ocasionaría que los usuarios del servicio de autotransporte tuvieran que asumir costos superiores a los actuales para el traslado de mercancías... (lo que) se traduciría, finalmente, en el incremento de precios de los productos para los consumidores finales del país"</i>~ que la propia COFECO, en consecuencia, recomienda a la SCT que se analicen posibles alternativas para lograr el objetivo al que se orienta su proyecto, que es detener el deterioro de las carreteras y puentes, por un lado, y garantizar la seguridad de los demás usuarios de esas vías de comunicación. De lo contrario, señala, la COFEMER deberá evaluar <i>"si los efectos negativos en términos de eficiencia económica en el sector son superiores a los posibles beneficios planteados por el Proyecto"</i>.</p> <p>Que con relación a la seguridad del resto de los usuarios de los caminos y puentes federales, se tiene que las unidades doblemente articuladas son las más seguras, dado que presentan un evento cada 2.4 millones de kilómetros recorridos, mientras que un tractocamión sencillo lo tiene cada 748 mil kilómetros, y un camión unitario cada 200 mil; por otra parte, según datos de la industria, reducir en 6 toneladas el límite máximo de carga útil implicará, anualmente, realizar 240 mil viajes adicionales, recorrer 245 millones de kilómetros más, elevar el costo de operación en 3,500 millones de pesos, e invertir 3 mil millones de pesos para reemplazar los "full"; que específicamente de los agremiados de la ANTP, serían 86,747 viajes adicionales, en kilómetros 43,373,500 y consumo de combustible serían 27,108,438 litros, lo que en monto económico equivale a \$833 millones de pesos; por ende, la consecuencia lógica de lo anterior será una mayor contaminación, el incremento del tráfico vehicular, mayor riesgo de accidentes con vehículos de mayor incidencia en los siniestros, pérdida de competitividad, incremento del precio de los bienes al consumidor final, y en última instancia un mayor deterioro de las carreteras utilizadas por el autotransporte, que es lo que se pretende evitar la COFEMER; el dictamen final de la COFECO sobre el impacto regulatorio del proyecto coincide en los cuestionamientos que aquí he mencionado, además de añadir varios más, como el hecho de que con base en el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la especificación de dimensiones, peso y capacidad del autotransporte debe establecerse en el Reglamento correspondiente, y sin embargo la SCT pretende hacerlo a través de una Norma Oficial Mexicana, en virtud de que el propio reglamento, en su artículo 5, transfiere indebidamente el mandato de esta disposición a una norma oficial mexicana, LO QUE CLARAMENTE TRANSGREDE LA GARANTIA DE LEGALIDAD.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Que según los antecedentes que existen, a los cuestionamientos que han opinado sobre el proyecto específica mente a los estudios emitidos por el Instituto de Ingeniería de la UNAM y el ITESO, y los contenidos en el dictamen emitido por la COFEMER, la SCT no ha podido sostener con la contundencia y claridad necesarias la justificación y la pertinencia de su proyecto.</p> <p>Así mismo, la comisión Federal de Competencia emitió el oficio OF.NO-PRES-10-096-2006-137 de 5 de septiembre de 2006, en el que expresamente señala que la NOM-012-SCT-2 en comento tendría un claro impacto negativo hacia la industria del transporte, pues incluso constituye una medida inflacionaria.</p> <p>Mas aún, según los considerádoos de la norma oficial mexicana en comento (proyecto de la Norma Oficial Mexicana-PROY-NOM-012-SCT-2-2003) los objetivos regulatorios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes son que los límites máximos de peso y dimensiones permitan armonizar la productividad del autotransporte y la industria en general, con la seguridad que deben tener los usuarios de los caminos. Que no se propicie un deterioro acelerado de nuestros puentes y carreteras ni de sus costos de mantenimiento, los cuales se rigen por estándares internacionales, en donde ha quedado demostrado que exceder ciertos parámetros ocasiona incremento exponencial de los esfuerzos en carreteras y fatiga en las superestructuras de los puentes. Que dada la importancia del autotransporte en México, la composición y tamaño de los vehículos, se opte por una norma más flexible que la de nuestros socios comerciales, Estados Unidos, Canadá y Europa, a fin de facilitar los flujos de personas y bienes considerando las especificaciones que se tienen en dichos países.</p> <p>Y, para ello, La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) propone disminuir el peso bruto vehicular (PBV) de 81.5 toneladas (el PBV es igual a la carga útil más el peso del vehículo) a 75.5 toneladas de las unidades doblemente articuladas o full, representando 6 toneladas menos de carga útil; por lo que la SCT le envía a COFEMER un anteproyecto y una manifestación de impacto regulatorio sobre el caso, que la COFEMER pone a consulta a los interesados como mi representada; así mismo, SCT y COFEMER solicitan un estudio a un independiente que es el Instituto de Transporte de Texas (ITT) -organización extranjera de Estados Unidos-, mismo que genera una opinión a favor de la disminución de la carga en 6 toneladas; no obstante la COFEMER generó un dictamen preliminar solicitándole justificaciones y mayor información al respecto a la SCT, ya que el estudio del Instituto de Transporte de Texas no es objetivo, fue influenciado por la participación de la SCT y cuenta con deficiencias importantes e información parcial; así mismo, la Asociación Nacional de Transporte Privado, AC aportó dos estudios del impacto vehicular sobre puentes y pavimentos, uno de ellos elaborado por el Instituto de Ingeniería de la UNAM, en el que se manifiesta que los puentes tienen capacidad para soportar las cargas actuales y otro por el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, (ITESO) sobre pavimentos, en donde ambas organizaciones recomiendan realizar estudios específicos y de campo sobre estos aspectos, y dicha recomendación también la hace el ITI, sin que exista evidencia de que tal recomendación hubiera sido atendida por este comité o por la SCT.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Con respecto al tema de seguridad, podemos decir, como ya se mencionó que la unidad (doblemente articulada) <i>fulles</i> y con los datos aportados por la industria es la unidad más segura debido a que se presenta un evento cada 2.4 millones de kilómetros recorridos, una configuración de tractocamión sencillo (T-S) tiene un evento cada 748 mil kilómetros, y en un camión unitario (C) cada 200 mil kilómetros, asimismo el en VI Informe del Ejecutivo Federal y la Policía Federal Preventiva (PFP) se cita que los accidentes en carreteras federales se han reducido del año 2000 al 2005 51.79 por ciento.</p> <p>Por ende, si bien es cierto, estamos de acuerdo en que la regulación debe buscar un equilibrio entre los costos de mantenimiento del pavimento, la capacidad de los puentes y el peso máximo de los <i>fulles</i> unidades doblemente articuladas, así como la seguridad de los usuarios; también lo es, los argumentos expuestos por la SCT y los estudios en los que se basan tienen deficiencias importantes e información parcial, no dan información técnica y transparente sobre la capacidad de los puentes, a más que desde el punto de vista estrictamente técnico, no consideran que la descarga por eje y no la carga total, es el factor clave a considerar para el impacto a carreteras y puentes y, que lo que origina un desgaste y mantenimiento exponenciado en la infraestructura carretera y, sin que existan elementos objetivos que vinculen el peso de los <i>fulles</i> con un incremento al índice de accidente en las carreteras; que la SCT aplica discrecionalmente la regulación, y muestra de ello, es que hay juicios en donde la propia Secretaría reconoce que el <i>full</i> puede cargar hasta 89 toneladas de peso bruto vehicular y sus inspectores en carreteras aplican el máximo de 75.5 toneladas.</p> <p>Por ello, se considera que no se puede tomar una decisión de cambio, sin tomar en cuenta las implicaciones en los costos de transporte, ecología, riesgos de accidentes, migración a otro tipo de camiones y suspensiones que dañan más a las carreteras y puentes, así como la competitividad del país, además de la deficiente información con que se cuenta para pretender justificar dicho cambio. Así mismo, se estima que para tomar una medida de este tipo es necesario contar con un estudio técnico y transparente de la capacidad de los puentes y las carreteras.</p> <p>Lo anterior, atendiendo a que en México existen más de 13 mil camiones de carga de los llamados <i>fulles</i> (doble caja o doblemente articulados), que mueven aproximadamente 100 millones toneladas al año de productos y materiales en más de 2 millones de viajes</p> <p>Si se disminuye el límite máximo de peso de este tipo de vehículos en 6 toneladas las consecuencias son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se requerirá realizar 240 mil viajes más para trasladar las mismas 100 millones toneladas al año.</li> <li>2. Esto implica que en esos nuevos viajes se recorran 245 millones de kilómetros adicionales al año por las mismas carreteras y puentes.</li> <li>3. El costo de operación de transporte se eleva aproximadamente 3 mil 500 millones de pesos anuales, sin considerar la inversión de sustitución de equipos y la falta de conectividad en el sistema carretero federal.</li> <li>4. Se requiere una inversión 3 mil millones de pesos para comprar <i>fulles</i> o camiones de otro tipo para realizar los viajes adicionales necesarios.</li> </ol>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>5. Estos 240 mil viajes adicionales implicarían mayores índices de contaminación y tráfico vehicular, riesgos de accidentes, uso de combustible, costo de tenencias, pagos de cuotas federales por uso de caminos y puentes, entre otros.</p> <p>6. Esta medida en lugar de impulsar la competitividad de las empresas mexicanas, se convierte en un detrimento de a misma. Implica realizar 12 por ciento más de viajes.</p> <p>7. Es importante resaltar que existen estudios que comprueban que el transporte más eficiente, barato y de menor impacto a caminos y puentes son los <i>fulles</i> (doble caja), el cual fue elaborado por el Instituto Mexicano del Transporte el cual depende de la SCT.</p> <p>8. Con esta regulación es muy probable que camiones que dañan más a las carreteras por su descarga por eje (remolque sencillo), se incremente de manera sustancial, creando un doble impacto ya que también se requiere un mayor número de viajes necesarios.</p> <p>Por lo que la norma en cuestión de impacto a la industria se señala que:</p> <p>1. Que la norma va en detrimento de la industria beneficiando a quienes prestan servicio de transporte público federal de carga y otro tipo de transporte como ferrocarriles, y en todo caso pierde la competitividad del país.</p> <p>2. También se ve afectado el consumidor final como lo señala la Comisión Federal de Competencia al referirse a este mismo tema.</p> <p>Adicionalmente a lo ya expuesto, y atendiendo a los estudios que se ofrecen como pruebas, así como la Manifestación de Impacto Regulatorio emitida por la Comisión Nacional de Competencia; en el VI Informe del Ejecutivo Federal y la Policía Federal Preventiva (PFP, y de estudios del Instituto Mexicano del Transporte, se encuentran las siguientes deficiencias al estudio hecho por la ITT:</p> <p>a) Los argumentos de la SCT no están basados en estudios que reflejen transparentemente la realidad de la capacidad de los puentes mexicanos. Además no consideran que la migración de la carga a otros camiones que dañan más las carreteras y puentes, generarán un mayor impacto negativo.</p> <p>b) El estudio realizado por la ITT contiene información parcial, puesto que no incluye datos de todas las partes involucradas en la industria del transporte de carga.</p> <p>c) Además este estudio del ITT no considera las investigaciones del Instituto de Ingeniería de la UNAM, que da indicios de que la capacidad de los puentes es adecuada para las cargas actuales, recomendando que se haga un estudio más profundo.</p> <p>d) Existen estudios del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), que depende de la SCT, que sustentan que los <i>fulles</i> son el tipo de transporte más eficiente en' cuanto a costo de operación y el que menor daño provoca a las carreteras y puentes por su menor descarga por eje.</p> <p>e) que los camiones que dañan más a las carreteras por su descarga por eje (remolque sencillo), y no por el peso total.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto solicito:</p> <p>PRIMERO. Tenerme por presentado en tiempo y forma con la personalidad con la que me ostento, efectuando los comentarios a nombre de mi mandante respecto del PROY-NOM-012-SCT-2-2003 publicado el 28 de noviembre de 2006 en el Diario Oficial de la Federación.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>SEGUNDO. Tener por ofrecidas y exhibidas las pruebas y documentos que se acompañan y describen en el cuerpo de este escrito.</p> <p>TERCERO. Dejar sin efectos el procedimiento denominado PROY-NOM-012-SCT-2-2003 toda vez que no es procedente su continuación, ya que no puede emitirse Norma Oficial Mexicana alguna sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, <u>va quede aprobese el Provento como Norma se estaría violando el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, disposición de orden público que establece que todo lo relacionado con el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal debe constar en un Reglamento, que formalmente expida el Ejecutivo Federal.</u></p>		
59.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE VIAS TERRESTRES, A. C	<p>En relación con la consulta pública emitida por ese H. Comité el pasado 28 de noviembre de 2006, en el Diario Oficial de la Federación, sobre el proyecto de Norma de Peso y Dimensiones, con el debido respeto se expone a usted lo siguiente:</p> <p>Esta Asociación tiene dentro de sus objetivos el de coadyuvar en todas aquellas acciones que representen un beneficio para el país y que pudieran ser de interés para los ingenieros dedicados a las vías terrestres y al transporte en general.</p> <p>Habiendo analizado cuidadosamente el proyecto de norma que se menciona anteriormente, se considera que en lo general cumple con el propósito de establecer el peso y dimensiones que deben cumplir los vehículos de autotransporte, sin embargo, sería conveniente que aprovechando este ejercicio de consulta se revisen los aspectos que se mencionan a continuación:</p> <p>Es importante se defina "cuando se determina el peso bruto vehicular máximo autorizado mediante la suma de peso por eje, y cuando con base a la resistencia de puentes", ya que se tiene conocimiento que ciertas configuraciones vehiculares debieran autorizarse con un peso bruto vehicular en base a la suma de los pesos por eje, siendo que esto no es factible para el caso de los vehículos doblemente articulados, los cuales debieran determinarse tomando en cuenta a las especificaciones del diseño de los puentes por donde circulan.</p> <p>No aclarar debidamente lo anterior significa poner en riesgo dichas estructuras, las cuales sometidas a esfuerzos superiores a las que fueron diseñadas provoca que se reduzca drásticamente su vida útil o inclusive se lleven al colapso.</p>	<p>En cuanto a definir cuándo se determina el peso bruto vehicular máximo autorizado mediante la suma de peso por eje, y cuándo con base a la resistencia de puentes", se considera procedente su comentario; por lo anterior y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve dar respuesta al comentario en los términos en que se contesta el comentario número 15 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
60.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE VIAS TERRESTRES, A. C	<p>Asimismo, se estima conveniente revisar la actual clasificación de caminos y se eliminen las tolerancias existentes para que ciertas configuraciones vehiculares circulen en tramos de hasta 150 km, en caminos de menor clasificación. En este contexto es necesario revisar que la autorización de los vehículos se ajuste a las características geométricas de los caminos y al diseño de las estructuras.</p>	<p>Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 27</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
61.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE VIAS TERRESTRES, A. C	<p>Se propone revisar los aspectos reglamentarios inherentes a las sanciones que se aplican por exceso de peso y dimensiones y que éstas, se determinen con base al daño que provocan a la infraestructura, por medio del control y verificación vehicular. Así mismo, buscar esquemas de participación público-privadas, que permitan aplicar procedimientos para la verificación de peso y dimensiones.</p>	<p>En relación con el comentario referente al control y verificación vehicular, se procedió a su estudio y análisis, del que se determina incluir el siguiente texto en el numeral -10 del proyecto de norma:</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)</p> <p>c) ...</p> <p>d) ...</p> <p>e) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de considerarlo necesario y para el caso de Centros Fijos, podrá establecer los mecanismos para que la verificación del cumplimiento de esta norma sea realizada a través de terceros, de acuerdo al esquema establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p> <p>Respecto a la propuesta de sanciones se resuelve que este comentario deberá considerarse en la revisión del Reglamento de Peso y Dimensiones, por lo cual se determina para efectos de esta norma dicho comentario es improcedente con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento.</p>	
62.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE VIAS TERRESTRES, A.C	Otro punto reglamentario importante es el concerniente al traslado de objetos voluminosos y de gran peso, el cual debe revisarse para que se cubran los daños que puedan ocasionar, así como evitar que este tipo de cargas circulen sin los permisos requeridos	Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 27	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>63.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C</p>	<p>La Asociación Mexicana de Ingeniería de Transporte A. C. (AMIT), a través de su Consejo Técnico, como Organismo que agrupa a los profesionales de tránsito y transporte en nuestro país, ha tenido a bien, atender la convocatoria publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 28 de noviembre de 2006, para que los sectores interesados presenten ante ese H. Comité Consultivo, los comentarios que se estimen pertinentes, en relación con el proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>En este sentido nuestra Asociación ha expresado en múltiples foros que México debe contar con regulaciones en materia de transporte que atiendan las necesidades de la ciudadanía para tener un transporte más seguro y eficiente y con pesos y dimensiones congruentes con la infraestructura carretera que tenemos.</p> <p>Después de hacer un análisis exhaustivo del proyecto, la AMIT se pronuncia a favor del establecimiento de la norma NOM-012-SCT-2-2003, brindando su apoyo en lo que fuese requerido e insta a usuarios, empresarios, organizaciones e instituciones, al cumplimiento responsable de la misma y al mismo tiempo aprovechamos para solicitar que se tomen en cuenta los siguientes.</p> <p><b>COMENTARIOS</b></p> <p>En los países en los que se autoriza la circulación de los vehículos denominados "Fulles" (tractor con doble semiremolque), o "Semifulles" (camión con remolque), se obliga a que éstos cuenten con un permiso especial en los que se les sujeta al cumplimiento de <b>condiciones de seguridad</b> para su tránsito, particularmente en algunos estados de la Unión Americana, en donde se permite la operación de vehículos de combinación más largos (LCV), denominadas DOUBLE TURNPIKE y DOUBLE ROCKY MOUNTAIN, lo cual se puede corroborar en las regulaciones correspondientes.</p> <p>El hecho anterior no se puede soslayar si consideramos que en nuestro vecino país del norte, cuenta con una red de carreteras de altas especificaciones geométricas más amplia y mejor conservada que en México. Toda vez que esas restricciones no tienen otro motivo que el de <b>preservar la seguridad</b> de los usuarios que utilizan estas vías, resulta incongruente que nuestro reglamento no incluya restricciones para ese tipo de vehículos, siendo que estas podrían salvar un gran número de vidas humanas.</p> <p>En este sentido la AMIT considera que el aspecto de seguridad es un punto muy relevante por lo que consideramos que en este proyecto de norma se debe poner especial énfasis en este rubro, así como en lo concerniente a modernizar y ampliar nuestra infraestructura carretera.</p> <p>Por lo anterior, se propone, que el proyecto de norma obligue a que todos los transportistas que utilizan "fulles" (T3S2R4), para poder circular obtengan un permiso especial, de esta manera se evitará su tránsito indiscriminado y se podrá llevar a cabo un mejor control de estos vehículos que causan tantos problemas y daño a la infraestructura carretera; asimismo, se podrá contabilizar cual es el número de "fulles" que realmente circulan en nuestras vías de comunicación.</p>	<p>Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 27</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>64.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.</p>	<p>También es muy grave que en el actual proyecto se hayan eliminado las disposiciones de seguridad que se establecían en la norma anterior, para las configuraciones de camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, que permitían atenuar los efectos negativos de su tránsito. En este sentido es imprescindible e impostergable que en el proyecto se incluyan dichas disposiciones, por lo cual esta Asociación solicita atenta y enérgicamente que en el proyecto se incluya en su numeral 5.2.1.6, entre otros, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que los "fulles" cuenten con un tren motriz, incluyendo relación peso potencia del motor y capacidad de frenado con la suficiente capacidad para movilizar la carga autorizada, de conformidad con los grados de curvatura y pendientes de la carretera, de acuerdo a una reclasificación.</li> <li>• Que se prohíba su circulación en condiciones climatológicas desfavorables, ni en convoy.</li> <li>• Que cuenten con un señalamiento específico en la parte posterior de la última unidad de arrastre, para prevenir a los usuarios sobre la presencia de "fulles", con la leyenda PRECAUCION DOBLE REMOLQUE, VEHICULO, CON LONGITUD DE 31.0 m, (o según corresponda).</li> <li>• Asimismo, deberá incluirse que estas configuraciones deben circular únicamente en el carril de extrema derecha y a una velocidad no mayor de 80 km/hr o la que indique el señalamiento respectivo."</li> <li>• Que cuenten con un certificado de que ha recibido el mantenimiento correcto y cumple con las normas de seguridad físico-mecánica</li> <li>• Que a los conductores se les impongan requisitos más estrictos que los que se aplican a camiones convencionales, como pueden ser límites , de edad mínimos y capacitación especial.</li> <li>• Que se incluyan restricciones para que circulen por rutas de cierto ancho de carril con acotamientos, grados de curvatura bajo, espacio adecuado para realizar maniobras de forma segura en intersecciones.</li> </ul>	<p>Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 9</p> <p>Por lo que se refiere a los demás comentarios, se resuelve con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, que estos comentarios deberán considerarse en la revisión de los Reglamentos de Peso y Dimensiones, Tránsito en Carreteras Federales y de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, por lo cual se determina para efectos de esta norma, que dichos comentarios son improcedentes.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>65.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C</p>	<p>También es necesario que en esta norma o en el reglamento respectivo, se incluya una reclasificación de las carreteras, para que únicamente se permita el tránsito de aquellos vehículos y configuraciones que se ajusten a las características geométricas de las mismas, tomando en cuenta la edad de los puentes y estructuras existentes y su reforzamiento estructural. A este respecto sabemos que la actual clasificación no corresponde a un criterio estrictamente técnico, sino a determinaciones de tipo político y económico, por lo que no es, desde nuestro punto de vista, posible que existiendo una clasificación carretera con estas características todavía se les permita circular de 50 km y hasta 150 km por caminos de menores especificaciones a las que establece la norma, por lo que solicitamos que se elimine esta tolerancia. Consideramos que si en la norma se establecies criterios que no se apegan a la realidad en cuanto a la clasificación del camino, no servirá para establecer prioridades en los programas de modernización carretera.</p>	<p>Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 27.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
66.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.	Sobre lo anterior, es importante que en los casos de excepción en donde por las necesidades de vinculación económica y geográfica exista la necesidad de circular con vehículos de mayor peso se incrementen los presupuestos para obra pública.	<p>Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 27.</p> <p>Se sugiere que este comité recomiende a la secretaria elaborar un plan de trabajo para obras en puntos críticos que permitan mejorar las carreteras existentes.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
67.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.	Otro rubro importante que solicitamos incluir en el proyecto de norma es el de que se efectúe una mayor vigilancia para hacer cumplir las disposiciones de peso y dimensiones, ya que de nada sirve realizar trabajos intensos para contar con una buena normatividad, si en la practica no se cumple; para ello proponemos también que la autoridad estudie e incorpore las nuevas tecnologías existentes en el mercado mundial para que en forma abierta y transparente a la sociedad, se obligue a respetar esta importante norma, que redundara en beneficio de todos los mexicanos.	Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 61.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
68.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.	En este mismo sentido solicitamos que se revisen las sanciones que se aplican a los vehículos de mayor peso y dimensiones, para que éstas se determinen en función del daño que causan a la infraestructura.	<p>Por lo que se refiere a este comentario, se resuelve con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, que este deberá considerarse en la revisión del Reglamento de Peso y Dimensiones, por lo cual se determina para efectos de esta norma, que dicho comentario es improcedente.</p> <p>Se recomienda que el comité le solicite a la Secretaría revise en el Reglamento lo relativo al tabulador a sanciones.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
69.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.	En este orden de ideas y con base en los registros técnicos a los que la AMIT tiene acceso, podemos aseverar que hasta el día de hoy no se ha comprobado que el uso de la suspensión neumática, permita algún beneficio para evitar el deterioro de los puentes y pavimentos por lo que consideramos que la tolerancia de 1.5 ton para eje motriz y de 1.0 ton para eje de carga, que actualmente permite la norma por el uso de este equipo, se excluya de la, misma o en su defecto se incorpore un proceso de transición para que esta disposición quede sujeta al resultado de los estudios técnicos que se desarrollen para evaluar el efecto en carreteras y puentes del uso de la suspensión neumática, el cual proponemos que sea en un plazo no mayor de 5 años.	Por lo que se refiere a este comentario, de la suspensión neumática se optó por que los vehículos que la utilicen incrementen sus especificaciones de seguridad y de tránsito y se incluyan como vehículos diferenciados, para los actuales que sólo tienen suspensión neumática se les dará un plazo de 3 años para ajustarse a la nueva disposición. Cualquier modificación a las especificaciones, estará sujeta al resultado que se obtenga de los estudios y análisis técnicos, que se realicen para poder determinar las ventajas y desventajas sobre el daño de pavimentos y puentes por el uso de suspensión neumática.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
70.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.	También consideramos necesario que en el proyecto se especifique, en que condiciones se determina el Peso Bruto Vehicular máximo autorizado mediante la suma de peso por eje y cuando con base a la resistencia de las estructuras. En espera de que sean tomados en cuenta estos comentarios, que únicamente tienen como motivación <b>preservar la seguridad de los usuarios</b> y de la infraestructura carretera, como patrimonio nacional. Sin otro particular reiteramos a ese H. Comité Consultivo, la certeza de nuestra participación incondicional, para el bien de todos los mexicanos.	En cuanto a especificar, en que condiciones se determina el Peso Bruto Vehicular máximo autorizado mediante la suma de peso por eje y cuando con base a la resistencia de las estructuras, se considera procedente el comentario por lo que la respuesta a este comentario número 70 se resuelve en los mismos términos que el comentario número 15 de este documento	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
71.- ASOCIACION MEXICANA DE EMPRESAS FERROCARRILERAS, A.C	Por la presente, la Asociación Mexicana de Empresas Ferrocarrileras, A. C., a nombre de los ferrocarriles en México, hacemos llegar a usted nuestra opinión sobre el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal. Manifestamos nuestro acuerdo con dicho proyecto atendiendo a las siguientes razones: 1.- El excesivo peso vehicular que a la fecha utiliza el autotransporte es una competencia desleal contra el ferrocarril, pues el autotransporte no paga ni mantiene la infraestructura que utiliza, a diferencia del ferrocarril; que pagó por la concesión, que mantiene y que mejora la infraestructura. De hecho lo anterior equivale a subsidiar el autotransporte.	En relación al comentario en el que manifiesta el acuerdo de esa Asociación al proyecto de Norma que nos ocupa y toda vez que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>2. El excesivo peso que alcanzan hoy vehículos automotores, adicionalmente, deterioran seriamente las carreteras, exigiendo al estado su continua y costosa reparación.</p> <p>3. Los vehículos pesados por su peso y dimensiones, atentan contra la seguridad de la operación.</p> <p>4. El excesivo peso hoy utilizado por algunos vehículos automotores, es en términos generales superior al autorizado en los diversos estados que conforman la Unión Americana. Si en un futuro, se autoriza el tránsito de los vehículos automotores mexicanos al amparo del TLCAN, su peso tendría que ajustarse, pues resulta excesivo.</p> <p>5. Los ferrocarriles, con las inversiones que han realizado desde la privatización, pueden manejar esas cargas excesivas de forma más económica mejorando así la competitividad de nuestro país.</p> <p>Por lo anterior apoyamos definitivamente la norma proyectada y agradecemos de antemano la atención prestada, quedamos de usted.</p>	<p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	
<p>72.- UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SINALOA, FACULTAD DE INGENIERIA</p>	<p>Hago referencia al Proyecto de NORMA Oficial Mexicana PRY-NOM-012-SCT-2-2003, sobre el Peso y Dimensiones Máximas con las que pueden circular los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2006 en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley Federal de Metrología y Normalización</p> <p>sobre el particular, una vez analizado el proyecto de referencia, se destacan los siguientes comentarios:</p> <p>Mantener el peso bruto vehicular de las unidades T3-S2-R4 en 66.5 ton. Y desautorizar el tránsito de las mismas en caminos tipo C, representa actualmente, en las condiciones físicas y de operación de la infraestructura carretera, una medida insuficiente, dada la incompatibilidad entre las características de estas unidades y las propias de las redes viales tanto de jurisdicción federal como en los ámbitos estatal y urbano.</p> <p>Dicha situación propicia severos daños a los pavimentos y bajo los niveles de servicio al tránsito, así como mayor inseguridad en las maniobras de rebase a estas unidades, en el encuentro con las miasmas en tramos de curvas horizontales y en zonas de cruce de peatones, así como la disminución en la vida útil de nuestra infraestructura carretera implicando esto cuantiosas pérdidas económicas al país.</p> <p>Por tales razones, en el mediano plazo será necesario bajar aún más ese peso vehicular, en forma paralela con mayores restricciones a la circulación de este tipo de unidades en caminos tipo B y zonas urbanas, además del desarrollo de terminales de transferencia de carga en ciudades de importancia</p>	<p>En relación con sus diversos comentarios que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>73.- UNION NACIONAL DE OPERADORES EL FRENO, A.C</p>	<p><b>Asunto:</b> Comentarios al PROY-NOM-012-SCT-2-2003, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de Jurisdicción Federal.</p> <p>Con todo respeto, en representación de los conductores (trabajadores) de las aproximadamente 350 mil unidades motrices que componen la flota mexicana de autotransporte terrestre de pasajeros y principalmente de carga, me permito exponer ante Uds. La posición, observaciones y planteamientos de los conductores como los verdaderos</p>	<p>En relación con sus diversos comentarios que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>expertos en la conducción de vehículos de carga sobre la regulación de los pesos y dimensiones que garanticen en primera instancia la seguridad de todos los usuarios de las carreteras, en segunda, la conservación de la infraestructura de caminos y puentes, y por ultimo de gran importancia también, ampliar la vida útil de los camiones y reducir su alto mantenimiento por el abuso que se hace de sus capacidades de diseño, lesionando estos excesos las inversiones de los transportistas por el acelerado desgaste y consecuente depreciación del equipo.</p> <p>Hasta hoy todas las participaciones de usuarios del SPF de carga y de las mismas empresas de transportistas sobre este proyecto, se basan en argumentos, estadísticas y razones para justificar sus intereses económicos o de competencia de servicios, pero sin puntualizar ni hacer valer los factores técnicos de las unidades motrices y de arrastre y <b>lo mas importante, sin considerar en absoluto la integridad física y capacidades humanas de los conductores.</b></p> <p>Resulta incongruente y hasta absurdo que se contrate a la ITI (Instituto de Transporte de Texas) para hacer un estudio sobre PBV y tipos de carretera por su construcción y pavimentos en México, cuando el personal' de este instituto norteamericano tienen bien claro que mas de 80 mil libras de PBV (36,287.4 Kgs.), ya provocan efectos negativos a las carreteras y también, rebasan los parámetros de seguridad técnica y estructural de las unidad de transporte y por consecuencia aumenta la inseguridad del conductor y' por ende, se expone a los demás usuarios de las vialidades y carreteras</p> <p>Todo lo que inventa y construye el ser humano parte de un diseño de todas y cada una de las partes que lo componen, considerando los parámetros de resistencia y durabilidad que garanticen el servicio que cada pieza deba cumplir y todo este proceso de creación y producción esta sujeto a Normas y regulaciones con la finalidad de ofrecer al consumidor la calidad que les de sobre todo seguridad, servicio y durabilidad durante un periodo de tiempo que compense la inversión o costo del producto adquirido; Por lo tanto debemos comprender que las unidades motrices y de arrastre que componen el equipo de transporte no están exentas de este principio básico y que fueron diseñadas y construidas por ingenieros que contemplaron profesionalmente las capacidades y parámetros de resistencia técnica y estructural de cada parte y del equipo o maquinaria ya armada en su totalidad para dar el servicio para el que fue fabricado</p> <p>Con base en este principio, el PBV de cada equipo de transporte esta limitado por la garantía que a cada parte del conjunto y al equipo ya armado en su totalidad otorgue el fabricante para dar con eficiencia, seguridad y durabilidad el servicio para el que fue diseñado y compense así la inversión o costo del equipo.</p> <p><b>Por otra parte y lo mas importante por el respeto que todos debemos a la vida humana, resulta criminal o por lo menos muy irresponsable que por intereses económicos se exponga la integridad física de los conductores y de terceros al ponerlos a conducir bajo su única responsabilidad, equipos de transporte que van sumamente excedidos de sus capacidades y parámetros técnicos y estructurales y adicionalmente agravada esta situación por permitir que personal inexperto y sin la menor conciencia del riesgo trabaje configuraciones vehiculares para las cuales no están ni estarán preparados nunca por el peligro que representan.</b></p>	<p>por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>El mayor porcentaje de accidentes de equipo de transporte se da por tres causas básica que son; exceso de peso o dimensiones, fatiga del conductor por jornadas continuas sin descanso suficiente y por falta de experiencia y capacitación para saber integralmente como conducir y controlar el equipo.</p> <p>Si para los políticos, los funcionarios públicos y los empresarios siguen prevaleciendo los intereses económicos sobre la seguridad de, 'la, vida humana, se seguirán sacrificando conductores en su integridad física y legal y causando la problemática social de desintegración familiar por deceso, invalidéz o encarcelamiento del padre proveedor; <b>Por estos razonamientos solicitamos que cuando autoricen el PBV de las configuraciones de "1as unidades de autotransporte de carga se basen en la garantía responsable y por escrito que avalen los fabricantes o reconструкторes del equipo de transporte y que dichos parámetros técnicos y estructurales no expongan intrínsecamente la integridad física y capacidad humana común para su conducción</b></p> <p>Agradeciendo su atención y seria consideración a nuestros planteamientos, les reiteramos nuestra más alta consideración y respeto.</p>		
<p>74.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.</p>	<p>La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga que represento, recibió con mucho agrado la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana "<b>PROY-NOM-012-SCT-22003, sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de transporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal</b>", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de Noviembre del 2006. Lo anterior, en virtud de que después de varios años en los que ha prevalecido la incertidumbre en relación a las características de los equipos que habremos de adquirir para proporcionar con eficiencia y oportunidad nuestros servicio por fin recibimos de parte de la autoridad una señal positiva en cuanto a la toma de decisiones al respecto.</p> <p>Por tal motivo, nos sumamos a la determinación mostrada por la actual administración para concluir en el corto plazo, el proceso de expedición de esta norma como definitiva aunque estamos conscientes de que este proceso debe ser acompañado por la decisión de la autoridad de hacerla cumplir y sancionar con todo el rigor a quienes la incumplan o promuevan su incumplimiento. Para ello es importante reforzar la vigilancia, no sólo en las carreteras, sino también en los centros que como los puertos, son generadores de un gran volumen de carga y, sobre todo pesada.</p>	<p>En relación con estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>75.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.</p>	<p>Así mismo, es imprescindible la aplicación de la corresponsabilidad para que sean sancionados por igual, tanto los usuarios del servicio que presionan al transportista para que sobrecargue sus equipos como al transportista que cede a dichas presiones.</p>	<p>Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 42.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
76.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>Estamos conscientes que las razones que prevalecieron para la definición de este proyecto de norma, fueron las de seguridad de los usuarios de los caminos, el mantenimiento y conservación de la infraestructura y los vehículos, así como la competitividad que debemos garantizar como país.</p> <p>Por tal motivo, avalamos que, siendo los puentes el elemento que garantiza la continuidad de una ruta, deben de condicionar el peso bruto vehicular máximo de una configuración que, como el T3-S2-R4, técnicamente está demostrado es la que más daño causa en este tipo de infraestructura. Por tal motivo, apoyamos que el peso bruto vehicular máximo para la mencionada configuración sea de 75.5 toneladas, sin distinguir entre la suspensión mecánica o neumática, toda vez que la suspensión neumática no tiene ningún beneficio en la descarga al puente.</p> <p>Tratándose de las configuraciones de camión unitario y tractocamión con semirremolque, consideramos imprescindible que se elimine el beneficio de la suspensión neumática y que se autorice sólo el peso bruto vehicular máximo que está considerado en las tablas, para contribuir también de esa manera a la conservación de nuestras carreteras, ya que el sobrepeso en esas configuraciones ha venido deteriorando de manera acelerada nuestros caminos.</p>	<p>Respecto al comentario de que se elimine el beneficio de la suspensión neumática y que se autorice sólo el peso bruto vehicular máximo que está considerado en las tablas, se considera improcedente en razón de que la operación de este tipo de suspensiones funcionan de manera distinta, lo anterior con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de CANACAR, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
77.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>Por otro lado, para disminuir el impacto económico por la reducción del peso en el T3-S2-R4, así como para desalentar el uso de la configuración T3-S3, que es la que daña más la infraestructura carretera, proponemos que la estructura tarifaria de las autopistas regrese al esquema que durante algún tiempo aplicó de manera generalizada CAPUFE, es decir, que la cuota de peaje para el T3-S2-R4 se reduzca a la cuota que paga el T3-S3.</p> <p>En este mismo sentido, solicitamos su apoyo en la gestión ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a efecto de que se nos autorice, como en años anteriores, el acreditamiento del 50% del costo de las autopistas contra impuestos a cargo de la empresa, incluyendo el correspondiente al I.V.A.</p>	<p>En relación con estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p> <p>Se recomienda que el comité le solicite a la Secretaría, a BANOBRAS Y FARAC que realice estudios que permitan determinar las cuotas de las autopistas, en función del daño que las distintas configuraciones le causan al pavimento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
78.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>Por otro lado, en virtud de que derivado de la incertidumbre que hemos padecido, a los autotranques que transportan líquidos se les ha autorizado seguir cargando los pesos de acuerdo a su capacidad de diseño, solicitamos se considere un tratamiento especial a esta modalidad para adecuar estos equipos a los pesos que consideraría la norma definitiva, toda vez que para ello se requiere realizar cuantiosas inversiones en la adecuación y/o sustitución de los mismos.</p>	<p>Por lo que se refiere a este comentario se considera procedente, para lo cual se incluirá en el capítulo de transitorios, una gradualidad de tres años para que este tipo de unidades se ajusten al peso máximo establecido en este proyecto de norma de acuerdo al tipo de vehículo y camino.</p> <p>Exclusivo para los vehículos que si cumplían con la norma anterior y que con la nueva norma se queden fuera de norma se les dé el plazo de prórroga de no más tres años, sujeto a las condiciones que se establezcan.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
79.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>Frente a los nuevos retos, nuestro país demanda la participación comprometida de todos los sectores para enfrentarlos con éxito. Es evidente que la infraestructura desempeña un papel estratégico para la competitividad del país y el compromiso de mantenerla y desarrollarla es de todos. Las inversiones que se requieren y habrán de realizarse necesitan de certidumbre e incentivos.</p> <p>Necesitamos la garantía de que las determinaciones de la norma prevalezcan el tiempo suficiente para la maduración y recuperación de las inversiones y, por otro lado, eliminar el impacto económico que pudiera afectar las metas de inversión previstas por el gobierno. Por tal motivo, le proponemos la suscripción de un convenio por la conservación de la infraestructura y la competitividad del autotransporte en el que, bajo la conducción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se involucren otras dependencias del gobierno y organismos de la iniciativa privada</p>	<p>Por lo que se refiere a este comentario la SCT esta de acuerdo en realizar los convenios, sin embargo una vez hecho su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		Este comité sugiere que la SCT trate de llevar a cabo las negociaciones pertinentes para firmar un convenio que involucre a otras dependencias e instrumentos legales que se refieran a daño a infraestructura y seguridad.	
80.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>En base a lo anteriormente expuesto, esta Cámara mantiene su afán de contribuir el mejoramiento del contenido de la norma en comento, por lo cual con fundamento en el Artículo 47 fracción 1 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el Artículo 33 del Reglamento de la misma Ley, anexo al presente los comentarios que la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga tiene, para consideración del Comité que usted dignamente preside.</p> <p><b>PROPUESTA</b></p> <p>AARON DYCHTER POL TOLAREK, POLTOLAREK, Subsecretario de Subsecretario de Transporte, en mi carácter de Presidente carácter de Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los fundamentos en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3o. fracción XI, 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 43 y 47 fracciones I y IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o. y 5o. fracciones IV y VI, y 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 1o, 3o, 4o, y 5o del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Completar el fundamento legal de acuerdo a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, e incluir la relativa a los vehículos tipo góndola</p>	Se considera procedente incluir el Artículo 41 del RAFSA.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
81.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p><b>INDICE</b></p> <p>1.- Objetivo y campo de aplicación</p> <p>2.- Referencias</p> <p>3.- Definiciones</p> <p>4.- Clasificación Vehículos</p> <p>    4.1 Atendiendo su clase</p> <p>    4.2 Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas</p> <p>5.- Especificaciones</p> <p>    5.1 De peso</p> <p>        5.1.1 Concentraciones máximas de carga por eje</p> <p>        5.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado</p> <p>    5.2 Dimensiones</p> <p>        5.2.1 Dimensiones máximas autorizadas</p>	Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>6.- Métodos prueba</p> <p>7.- Concordancia con normas internacionales</p> <p>8.- Bibliografía</p> <p>9.- Observancia obligatoria de esta norma</p> <p>    9.1. Vehículos de fabricación nacional y de importación</p> <p>10.- Vigilancia</p> <p>11.- Sanciones</p> <p>12.-Procedimiento de evaluación de la conformidad</p> <p>13.- Transitorios</p> <p>14.- Apéndice normativo, "peso y dimensiones máximas autorizadas por tipo de vehículo y camino".</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Concordancia con la guía para la redacción y .estructuración de normas oficiales mexicanas, y con el del artículo 41 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>		
<p>82.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.</p>	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>1,- Objetivo y campo de aplicación</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal <del>y sus servicios auxiliares</del> y transporte privado que. transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Los servicios auxiliares no se rigen por la norma de peso y dimensiones.</p>	<p>Por lo que se refiere a este comentario, y toda vez que los servicios auxiliares deben ser regulados por esta norma en lo referente a su peso y dimensiones, se determina que no es procedente la propuesta y solo se excluyen a los servicios de arrastre y arrastre y salvamento, dado que estos vehículos tienen una normativa específica que cumplir.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma, con la excepción indicada.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
83.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>2.- Referencias</p> <p>Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios auxiliares</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Complementar las referencias para los vehículos tipo góndola.</p>	Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
84.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>3.- Definiciones</p> <p>Camión unitario.- Vehículo automotor de seis o más automotor destinado al transporte de carga <del>con peso bruto vehicular mayor de 4 toneladas.</del></p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>El Camión unitario se considera así, por el número de llantas, y no por el peso bruto vehicular, ya que, en el caso de cargar volumen, quedaría exento de la aplicación de norma.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente eliminar el PBV, de otra forma se tendrían que verificar el sinnúmero de camionetas que circulan en las carreteras federales, por lo cual se determina que no es procedente.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
85.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>Convertidor.- Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque remolque, tractocamión semirremolque semirremolque y camión remolque.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Falta incluir configuración tractocamión semirremolque semirremolque, que menciona el Reglamento en esta materia.</p>	<b>Convertidor tipo "H".-</b> Sistema de acoplamiento de dos o más ojillos que se engancha a un camión o a un semirremolque y que le agrega una articulación a las configuraciones compuestas por un tractocamión, semirremolque y remolque o camión remolque.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
86.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>Tractocamión doblemente articulado.- Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, o por un tractocamión y dos semirremolques, acoplados mediante mecanismos de articulación.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Incluir a la configuración Tractocamión semirremolque semirremolque, la cual también es doblemente articulada.</p>	<p>Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición:</p> <p>Tractocamión doblemente articulado.- Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, o por un tractocamión y dos semirremolques, acoplados mediante mecanismos de articulación.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
87.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>Vehículo Tipo Góndola. Vehículo destinado al transporte de automóviles nuevos sin rodar, constituido por un Camión - Remolque ó un Tractocamión Doblemente Articulado.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Incluir a la especialidad de autos nuevos sin rodar en la aplicación de esta norma.</p>	<p>Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición:</p> <p><b>"Unidad Vehicular Tipo Góndola o Madrina.-</b> Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semiremolque-remolque o tractocamión-semiremolque-semiremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar".</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
88.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>4.-_Clasificación de_vehiculos</p> <p>Insertar una tabla que considere a los vehículos tipo góndola T3 - S2 - S2, T3 - S1- R3, T2-S2-S2, T2-S1-R3 y C3-R2 e incluirlos en las tablas de peso y de dimensiones</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Para normar a las configuraciones que transportan autos nuevos sin rodar.</p>	<p>Clasificación de vehículos</p> <p>Se considerará en la elaboración de la NOM definitiva en las tablas que correspondan.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
89.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>Además, Incluir el siguiente párrafo:</p> <p>4.3 Solamente se permitirá la circulación en los caminos y puentes de jurisdicción federal, a las configuraciones vehiculares establecidas en las tablas 4.2.1 a 4.2.4</p>	<p>Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
90.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>5.- Especificaciones</p> <p>A partir de este capítulo sustituir la palabra "combinación" por "configuración" .</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Concordancia con la clasificación que establece esta norma y con el Reglamento en la materia.</p>	Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
91.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>Eliminar el párrafo 5.1.2.2, que habla sobre tolerancia de suspensión neumática.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Para propósitos de esta norma, es indistinto utilizar suspensión mecánica o neumática por lo que no es motivo de incremento en el peso permitido.</p>	En relación con este comentario, se contesta en los mismos términos del comentario número 76 de este documento.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
92.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>5:2.1.2 La altura máxima autorizada para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 4.50 m.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Hoy en día existen contenedores de carga cuya altura cuando son transportados es de 4,50 m</p>	En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, se determina que tomando en cuenta los gálibos actuales de los puentes, se podrán dar permisos especiales en rutas específicas, siempre y cuando no existan puentes con una altura menor, hasta por un plazo que se determine.	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p> <p>Se podrán dar permisos especiales para ciertas rutas, siempre que no existan puentes con un plazo máximo de 2 años.</p>
93.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>5.2.1.5 El largo total máximo autorizado para la configuración tractocamión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "3C" de esta Norma.</p> <p>Cuando la longitud del semirremolque sea mayor a 14,63 m. en <u>las configuraciones vehiculares</u> a que se refiere la tabla "3C", deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:</p> <p><del>a) La posición de los ejes traseros del semirremolque deberán tener la misma distancia con respecto a los ejes tractivos del tractocamión, que la distancia que tiene un tractocamión acoplado a un semirremolque de 14,63 m,</del></p>	<p>Se acepta el comentario, quedando el numeral 5.2.1.5 de la siguiente manera:</p> <p>5.2.1.5 El largo total máximo autorizado para la configuración tractocamión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "3C" de esta Norma.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
94.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>MOTIVO</b></p> <p>Eliminar esto, ya que solamente se puede hacer en suspensiones deslizables.</p> <p>b) El tractocamión deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería.</p>	Se acepta la eliminación de este inciso, quedando la redacción del numeral 5.2.1.5 como se da en el comentario 93 y se considerará este inciso b) su inclusión en la revisión del RTCF	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
95.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>c) Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones de 0.80 X 0.60 m. y una leyenda "PRECAUCION AL REBASAR", en fondo naranja reflejante y letras negras.</p>	Se acepta la eliminación de este inciso, quedando la redacción del numeral 5.2.1.5 como se da en el comentario 93 y se considerará este inciso c) su inclusión en la revisión del RTCF	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
96.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p>d) <del>Los conductores que operan la combinación aludida.</del></p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Eliminar este párrafo, ya 'que no es parte de la norma.</p>	Se acepta y se considerará en la revisión del RAFSA.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
97.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>5.2.1.7 Para los vehículos tipo góndola que trasladan automóviles nuevos, sin rodar que transitan en caminos tipo "ET" "A" Y "B" la longitud máxima permitida por tipo de camino será la establecida en las tablas 2C y 4C, además, se permite 1,00 m. de carga sobresaliente, en la parte superior frontal y en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la configuración vehicular.</p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Esta propuesta es con el fin de impulsar desarrollo de este sector, ya que podría trasladar un vehículo más, sin que por ello se rebasen el peso y las dimensiones que marca esta norma</p>	En relación con este comentario, se acepta, siempre y cuando no se rebase la longitud máxima permitida por tipo de vehículo y de carretera.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
98.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>De conformidad con el artículo 30. fracción XI, 40, fracciones 1, 111 Y XVI, 41 Y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio y en consecuencia los fabricantes, reconструкторes e importadores de las unidades de autotransporte a que se refiere esta Norma, deberán producirlas o importarlas en forma tal que cumplan con las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad que establece la misma.</p> <p><del>Los vehículos de Autotransporte a que se refiere esta Norma, que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán transitar por los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal</del></p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>Eliminar este párrafo, ya que esta implícito en la parte <b>8 Sanciones</b></p>	En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente eliminar el párrafo sugerido del numeral 7.1.1, dado que en necesario dar certeza jurídica de los alcances de la presente norma, por lo cual se determina que no es procedente.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	
99.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b> 9.- vigilancia La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (¿QUIEN?) y la Secretaría de Seguridad Pública (¿ QUIEN?), son las autoridades competentes para vigilar el cumplimiento de la presente Norma</p> <p><b>MOTIVO</b> Con el propósito de evitar la discrecionalidad, es conveniente especificar que dependencias pertenecientes a las Secretarías mencionadas, vigilarán el cumplimiento de la presente norma.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente, dado que la facultad originaria la tienen las dependencias referidas por conducto de las unidades administrativas señaladas en sus respectivos reglamentos interiores, por lo cual se determina que no es procedente.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
100.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b> 10. Procedimiento de evaluación de de la conformidad (PEC)</p> <p><b>MOTIVO</b> En este capítulo, faltan las especificaciones de metrología que deben cumplir los instrumentos que se utilizarán en las mediciones, así como los porcentajes de tolerancia durante la verificación.</p>	En relación con este comentario, se considerará en la redacción final de la norma, haciendo hincapié que éstas serán de tipo general ya que el proyecto no trata de especificaciones sobre aparatos de medición.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
101.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	Por otra parte, falta especificar que en el caso de los ejes retráctiles que no se encuentren rodando, no se considerarán en la verificación de la configuración.	Se acepta el comentario y se adiciona un punto con el texto que propone, quedando como sigue:  10. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad  Disposiciones Generales del PEC  ...  8. En el caso de los ejes retráctiles que no se encuentren rodando, no se considerarán en la verificación de la configuración.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
102.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b></p> <p>El largo es la longitud del inicio al final de la configuración o de la carga <del>defensa a defensa de un vehículo o combinación vehicular, incluyendo elementos articulación</del></p> <p><b>MOTIVO</b></p> <p>En varios casos, la defensa trasera no es la parte final de la longitud total.</p>	<p>En relación con este comentario, se consideró precedente incluir la siguiente redacción</p> <p>Para vehículos unitarios, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté mas atrás, sin incluir los topes de hule; para configuraciones vehiculares, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera de último vehículo o su carga, lo que esté mas atrás, sin incluir los topes de hule, incluyendo sus elementos de articulación. En el caso de carga sobresaliente considerar las excepciones establecidas en los párrafos 5.2.1.7 y 5.2.1.8.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
103.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b> 12 Transitorios</p> <p>Incluir un transitorio que considere la aplicación de esta norma para los autotanques en base a un programa de gradualidad</p> <p><b>MOTIVO</b> Atender la situación de los autotanques, ya que éstos se basan en capacidad volumétrica y no en peso.</p>	Por lo que se refiere a este comentario la respuesta se da en los mismos términos que se responde el comentario número 78 de este documento.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
104.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	<p><b>PROPUESTA</b> TABLA 4B T3 - S2 - R4 75.5</p> <p><b>MOTIVO</b> Dar el máximo de Peso para esta Configuración Independientemente del Tipo de suspensión.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente incluir el peso que indica, dado que es necesario diferenciar el PBV, autorizado a la suspensión neumática y mecánica, por lo cual se determina que no es procedente.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
105.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	<p>Con respecto al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, sobre Pesos y Dimensiones Máximas con las que Pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</p> <p>Queremos exponerle nuestros comentarios al Respecto y en los cuales manifestaremos nuestra total inconformidad hacia el Proteccionismo que se ha venido demostrando por la Subsecretaria de Transporte, que estuvo por 12 años a cargo el Dr. Aarón Dychter Poltolarek, el cual protegió de manera enfermiza a los usuarios del Transporte de Carga Privado, permitiéndole entre muchas cosas el aumento del Peso Bruto Vehicular de los vehículos denominados T3-S2-R4 ("fulles") y de todos los vehículos con doble combinación que son los que regularmente usan ellos, así como la circulación de los mismos con dimensiones y pesos exagerados en carretera de baja denominación como las llamadas B2 y las Tipo C, rompiendo con ésta ese lema o eslogan llamado Seguridad, ya que antepusieron la ambición de un grupo de transportistas los cuales amparados por el proteccionismo de la S.C.T y P.F.P., además con los estudios comprados al mismo Instituto Mexicano del Transporte el cual de manera</p>		Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>irresponsable declaran que los vehículos que usen suspensión neumática no dañan las carreteras y puentes, provocando con esto que dichos vehículos circulen con peso bruto vehicular superior a las 80 Ton y circulando por caminos de dos carriles con muchas cuestas y pendientes pronunciadas, incitando múltiples accidentes ya que por su lentitud al subir o bajar esas cuestas causan la desesperación de los usuarios normales y de los Automovilistas que circulan en ellas, esto nos trae la certeza de que estas Normas y Anteproyectos siempre serán de acuerdo a la Ambición y a los Intereses de quien se sirva de ellas, es por eso que a continuación le expongo nuestras opiniones al respecto, amparándonos en la experiencia que hemos adquirido trabajando en nuestros caminos Nacionales como Transportistas y Operadores del Servicio Público Federal de Carga, Pasaje y Turismo.</p> <p>1.-Se debe prohibir de manera terminante la Circulación de Vehículos con doble Semiremolque en todas las carreteras que cuenten únicamente con dos carriles ya sean de Tipo A, B, C o D por lo que se ha demostrado que al circular estos tipos de vehículos por ellas provocan inseguridad, múltiples accidentes mortales, aglomeración de tráfico y daños considerables a las vías generales de comunicación.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente parcialmente, dado que las carreteras tipo A y B tienen las características geométricas que permiten su circulación, además se sugiere revisar la clasificación de carreteras del reglamento de peso y dimensiones, por lo cual se determina que para las carreteras tipo A y B no es procedente.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma</p> <p>Por lo que se refiere a las carreteras tipo C y D, se les dará tratamiento de permisos especiales tal como se responde el comentario número 27 de este documento.</p>	
<p>106.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C</p>	<p>2.-Que en las vías generales de comunicación en que se autoricen dichos vehículos, cuenten con 4 carriles que sean tipo A o tipo B y no se permita mas peso que el de 66.5 Ton con suspensión de muelles o neumática y se cumpla con el proyecto de disminuir cada año hasta llegar a 45 Tons. De Pesos Bruto Vehicular (PBV) en la combinación T3-S2-R4 y en las demás combinaciones se reduzca de igual manera el PBV. sin el beneficio de la Suspensión Neumática.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente la reducción del peso que indica, dado que ello tendría implicaciones que</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>sistema de transporte no podría absorber en el corto plazo., por lo cual se determina que no es procedente.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma</p>	
107.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	3.-Que los vehículos que transportan vehículos sin rodar las llamadas Madrinas no se le permita aumentar la dimensión autorizada a 31 Mts. Y circulen única y exclusivamente por carreteras de 4 carriles ya sean de tipo A o de tipo B además que en la parte posterior no se permita carga sobresaliente.	<p>Por lo que se refiere a la longitud se acepta.</p> <p>Respecto a la circulación en carreteras de cuatro carriles se repite en todos sus términos la respuesta dada en el comentario 105.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
108.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	4.-Corresponsabilidad del usuario que se aplique total y cabalmente dicha corresponsabilidad ya que hasta la fecha no se ha cumplido con ella y esto ha sido motivo de burla de los usuarios ya que ellos mismos han provocado y 10 siguen haciendo, que el transportista del S.P.F. circule por carreteras prohibidas y con carga que no debe llevar por Ejemplo: Empresas como Liconsa, PEMEX, VW, GMC, Cementeros, Acereros y muchos otros que han tenido grandes utilidades al tener un transporte económico y transportándoles el doble de carga, hay que reconocer que el producto transportado en vehículos con doble remolque nunca le es mas económico a los consumidores finales ya que esto es negocio únicamente para el quien lo Produce o lo Comercializa.	<p>Se considerará en la revisión que en su momento se realice al RAFSA, así como en el proyecto de iniciativa de modificación de la LCPAF.</p> <p>Respecto a la corresponsabilidad se contesta en los mismos términos del comentario número 42.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve respecto a la corresponsabilidad en los mismos términos del comentario número 42.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
109.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	5.-Es necesario analizar la situación de los vehículos tipo C-2 y C-3, estos vehículos han sido autorizadas sus dimensiones hasta en 14 Mts. Lineales y 2.60 Mts. de ancho sin contar la medida sobresaliente de los espejos, esto trae como consecuencia que al circular estos vehículos por caminos Tipo C y Tipo D, tengan problemas ya que éstos escasamente miden 6 Mts. de ancho o menos y con la exageración en la medida de los espejos invaden considerablemente el carril contrario provocando contacto con otros vehículos que miden lo mismo que ellos. Además no se ha establecido en que Tabla queda incluidas las Camionetas de 4 Tons. y que sean convertido en vehículos con doble remolque o en una especie de T3-S3, pero utilizando camionetas Pick-up o de 4 Tons.	Se considerará en la redacción de la norma en su numeral 5.2.1.1 al final el siguiente texto 5.2.1.1. “... retrovisores, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga, por lo cual en aquellos casos que accedan a carreteras tipo “D”, los vehículos Tipo C2 y C3, deberán tomar las previsiones necesarias para evitar contacto con otros vehículos o invasión de carril contrario derivado del uso de espejos retrovisores inadecuados”. Cabe señalar que en las carreteras tipo “C” los carriles de circulación tienen 3.5 m de ancho. Por lo que se refiere a los vehículos de 4 ton, la norma ya lo considera en la definición de camión unitario.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
110.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	6.-Proponemos que en los vehículos tipo Tanque no se les permita la circulación, por ningún tipo de carretera utilizando dos semiremolques, ya que esto los convierte en verdaderas bombas de tiempo, esto se ha demostrado en varias ocasiones en que se han accidentado, nuestros Sistemas de Seguridad llámense Protección Civil, Bomberos, P.F.P. y P.G.R. han demostrado su incapacidad para controlar la situación y los conductores no saben que hacer en caso de Fuga, Derrame, Explosión o Incendio y con las grandes capacidades en Litros que transportan esos vehículos, los hacen doblemente peligrosos pruebas hay bastantes, los Transportistas que mueven esos productos se han preocupado por transportar mas producto para ganar mas en flete, pero no les ha importado la seguridad de los usuarios, ni el de los ciudadanos, tampoco ni la de sus conductores quienes no pueden hacer nada por miedo a perder su trabajo, un Ejemplo reciente, paso en el Libramiento de Querétaro cuando un trailer alcanzo a un vehículo con dos tanques tipo Full-trailer, con capacidad de 41,000 Lts. de gas cada uno y se derramo el gas, teniendo que cerrar la Autopista por 48 Hrs., ya que los Bomberos, Protección Civil, P.F.P., no pudieron controlar la Fuga del Gas ¿ Que hubiera pasado si ese vehículo se accidenta en una zona urbana?	En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente, dado que los argumentos en los que se sustenta el comentario rebasan los alcances de esta norma, por lo cual se determina que no es procedente. En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
111.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	7.-Es necesario realizar de manera seria y profesional una verdadera reclasificación de carreteras para dar una verdadera SEGURIDAD a los usuarios de las mismas.	<p>Se propone a la Secretaría se considere en la revisión que en su momento se realice al RPD.</p> <p>Ahora bien, del estudio y análisis, del comentario se desprende que no es procedente en virtud de que no representa modificaciones a la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
112.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	<p>Consecuente con lo anterior es imprescindible que el proyecto establezca mecanismos eficientes para que se pueda controlar y supervisar el cumplimiento del peso y dimensiones reglamentarios, de lo contrario de nada servirá emitir una normativa que nadie respete. Por ello solicitamos que se incremente la vigilancia y los puntos de pesaje en donde no únicamente se revise a los hombres camión sino que se ponga especial énfasis en los fulles que son los que más dañan nuestras carreteras.</p> <p>Solicitamos que en estos centros de pesaje la verificación sea efectiva y que todos aquellos vehículos que se encuentren sobrecargados fuera del margen de tolerancia se les obligue a disminuir la carga hasta el límite permitido o de lo contrario se evite su circulación, ya que hemos observado que actualmente únicamente se les infracciona con lo que pueden continuar su viaje, provocando daños al camino e inseguridad para los demás transportistas que si cumplen con las leyes.</p>	En relación con estos comentarios de este número se da respuesta en los mismos términos de permisionar a terceros que la respuesta al comentario número 53.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
113.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	También es importante evitar que se sigan dando gradualidades que nunca se cumplen y que únicamente sirven para que los infractores permanentes de esta normativa, puedan seguir sobrecargando los vehículos e incrementando sus ganancias a costa de los impuestos que se destinan a l mantenimiento y conservación de los caminos y puentes.	Procedente con excepción de autotanques	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
114.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	Exigimos que todos los vehículos cuenten con una placa en donde se indique claramente cual es el peso y dimensiones para el que fue fabricado, ya que actualmente los fabricantes siguen vendiendo camiones con motores cuya potencia no es la adecuada para el peso con que se cargan dichas unidades. Por lo que solicitamos que en proyecto se incluya esta disposición de forma obligatoria.	Esto ya se incluye en el RPD.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
115- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	<p>También proponemos incluir un párrafo en las tablas que especifique que las figuras incluidas son demostrativas, por lo que podrán circular otras configuraciones siempre y cuando cumplan con los pesos autorizados.</p> <p>Por ejemplo de lo anterior, tenemos las configuraciones T3-S1 que pueden transportar cargas muy ligeras y que no está incluida.</p> <p>Aprovecho también para expresarles nuestro total apoyo para que el Proyecto de Norma de Peso y Dimensiones incluya especificaciones que no afecten nuestra infraestructura carretera que fue construida con el esfuerzo de todos los mexicanos.</p> <p>Estas observaciones al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, están sustentadas con la experiencia de viajar todos los días por las distintas carreteras del país y ser testigo de las faltas al Reglamento, a la Omisión y el Proteccionismo que se vive dentro de la S.C.T. y de la P.F.P. hacia el Usuario del transporte privado y los grandes consorcios de transporte de la Republica Mexicana.</p> <p>Esperamos que estas observaciones sirvan de algo y que se tomen en cuenta para evitar la inseguridad que se vive actualmente en las carreteras nacionales así como la competencia desleal que se ve a diario.</p> <p>Aprovechamos para solicitar se nos Integre al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre. Como Organización de Transporte tenemos y exigimos el Derecho de participar con nuestros comentarios y experiencia en carreteras nacionales</p> <p>Sin mas por el momento y agradeciendo sus finas consideraciones me despido de Usted, quedando a sus ordenes para cualquier duda o comentario.</p>	Clasificación de vehículos Se considerará en la elaboración de la NOM definitiva en las tablas que correspondan.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
116.- COORDINACION DE SEGURIDAD REGIONAL DE LA POLICIA FEDERAL PREVENTIVA	<p>En relación al "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2006, y considerando que de conformidad con el artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los interesados cuentan con 60. días naturales para presentar sus comentarios al Comité Consultivo Nacional de Normalización correspondiente, ésta a mi cargo presenta los siguientes comentarios:</p> <p>1.- El párrafo segundo del punto 7.1.1. del citado proyecto, señala lo siguiente: "Los vehículos de Autotransporte a que se refiere esta Norma, que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán transitar por los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal", sin embargo, es de observar que el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) no prevé dicha hipótesis, por lo que se sugiere precisar en el proyecto de norma la Ley o Reglamento, artículo y fracción que da sustento a tal medida.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, y se propone que la vigilancia de la norma quede a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que se coordinará con la Secretaría de Seguridad Pública en el ámbito de su competencia.</p> <p>Al efecto, la redacción correspondiente quedará incluida en la norma definitiva con el consenso de ambas dependencias.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>117.- COORDINACION DE SEGURIDAD REGIONAL DE LA POLICIA FEDERAL PREVENTIVA</p>	<p>2.- Por lo que respecta al punto 9 (Vigilancia), el cual señala que "La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Seguridad Pública, son las autoridades competentes para vigilar el cumplimiento de la presente Norma", cabe señalar que los artículos 70 segundo párrafo de la LCPAF y 8 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal prevén que la SCT inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplan con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas, sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la SSP en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes. No obstante lo anterior, no existe disposición normativa expresa que faculte a 1a SSP, a través de la PFP, para verificar el cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas, por lo que se sugiere la siguiente redacción:</p> <p>"La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente para vigilar el cumplimiento de la presente norma."</p> <p>3.- En relación al punto 10 "Procedimiento de evaluación de la conformidad (PEC)", en específico lo relacionado a las Dependencias y organismos que intervienen en la verificación, donde se establece que el PEC es de aplicación general y que debe ser observado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Seguridad Pública, a través de la Policía Federal Preventiva, es de señalarse que conforme al artículo 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, corresponde a la SCT la inspección, <b>verificación</b> y vigilancia de los caminos y puentes, así como de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, en sus aspectos técnicos y normativos, <b>para garantizar el cumplimiento</b> de la LCPAF, sus reglamentos y <b>las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma</b>, estimando que es cuestionable que la SSP, a través de la PFP, deba observar dicho Procedimiento, toda vez que no existe disposición normativa expresa que así la faculte.</p> <p>Aunado a lo anterior, referente al punto 5 de las "Disposiciones generales del PEC", en el cual se señala que:</p> <p>"5. Esta Norma no es certificable, su cumplimiento se verificará por personal autorizado en su ámbito de aplicación, dependiente de la ... Secretaría de Seguridad Pública Federal por conducto de la Policía Federal Preventiva en centro móviles..."</p> <p>Al respecto, se estima que tal disposición es contraria a lo previsto en el primer párrafo del artículo 70 de la LCPAF, el cual prevé que la <b>SCT inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones</b>, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplan con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas, <b>sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes</b>, observándose que tal norma no prevé la existencia de Centros Móviles de verificación de peso y dimensiones ni que la PFP verificará peso y dimensiones de acuerdo a las Normas Oficiales.</p>	<p>En relación con este comentario, se contesta en los mismos términos que la respuesta dada en el comentario número 116.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Por lo expuesto; se sugiere la siguiente redacción para el punto 10 del proyecto:  <b>"10.- Procedimiento de evaluación de la conformidad (PEC)</b>  <b>Objetivo</b>  <b>Unidades</b>  <b>Procedimiento</b>  <b>a)</b> La verificación del Peso y Dimensiones de los vehículos, se llevará a cabo en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, así como a través de la Carta Porte, en forma aleatoria.                      Dependencias y organismos que intervienen en la verificación:                      El PEC es de aplicación general y deben observarlo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal y los Centros SCT, en los términos de las disposiciones legales vigentes para verificar la presente Norma Oficial Mexicana.                      1. ...                      2. ...                      3. ...                      4. ...  <b>5.</b> Esta Norma no es certificable; su cumplimiento se verificará por personal autorizado en su ámbito de aplicación, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Autotransporte Federal y Centros SCT) en centros fijos, de conformidad con los términos de las disposiciones legales vigentes para verificar las Normas Oficiales Mexicanas. Se podrá permitir la presencia de observadores representantes de organizaciones de transportistas para brindar mayor transparencia al proceso.  <b>6.</b> ...  <b>7.</b> ...</p>		
<p>118 CENTRO DE INVESTIGACION E INNOVACION TECNOLOGICA DEL INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL</p>	<p>Con el propósito de atender la convocatoria de consulta publica sobre el proyecto de norma de peso y dimensiones emitida en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre del 2006, y como parte integrante del Subcomité No. 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación", nos dirigimos a usted para expresarle nuestros comentarios que consideramos podrían mejorar el contenido del mencionado proyecto.                      En primer termino, proponemos a ese H. Consejo, que la motivación incluida en los consideramos del proyecto se enriquezca dando el impacto que esta norma tiene en los de seguridad, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera, lo cual ha sido motivo de que este proyecto se venga discutiendo desde hace muchos años en ese Comité.</p>	<p>Se acepta la propuesta de enriquecer la motivación y la SCT la incluirá en la redacción de la norma definitiva.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>119.- CENTRO DE INVESTIGACION E INNOVACION TECNOLOGICA DEL INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL</p>	<p>También consideramos conveniente y solicitamos, que se abunde en las especificaciones técnicas y de seguridad que deben incluir como parte de su equipo regular, los vehículos que se utilizan en el auto transporte, poniendo especial énfasis en aquellos destinados al transporte de mayor peso y dimensiones, como son las configuraciones de doble remolque; de esta manera se podrían evitar accidentes como los que frecuentemente ocurren en las carreteras.</p>	<p>En cuanto a este comentario, se responde en términos de la respuesta dada al comentario número 9.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
120.- CENTRO DE INVESTIGACION E INNOVACION TECNOLOGICA DEL INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL	Sobre este tipo de unidades (dobles) proponemos que el SCT y el Comité evalúen la conveniencia para que circulen con permisos especiales sujetos a restricciones de seguridad, solo por caminos "ET", en el que se considere el desgaste extra que provocan a la infraestructura.	En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no es procedente, dado que las carreteras en donde se permite el tránsito, tienen las características geométricas que permiten circulación, además que se revisará la clasificación de carreteras del RPD, por lo cual se determina que no es procedente la propuesta.  En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
121.- CENTRO DE INVESTIGACION E INNOVACION TECNOLOGICA DEL INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL	Otro punto que estimamos debe incluirse es el referente a las condiciones en que se determina el PBV para camiones no articulados, articulados y doblemente articulados, así como un estudio más exhaustivo sobre los efectos de la suspensión neumática en los vehículos y el camino, para lo cual este Centro de Investigación se pone a sus órdenes.	Se considerará en la elaboración de la NOM definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
122.- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS GOBIERNO DEL ESTADO DE SINALOA	En relación a1 proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012..SCT-2-2003. sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal, publicado en el diario de la federación el 28 de noviembre de 2006 en cumplimiento a lo dispuesto en ARTÍCULO 47 de la Ley Federal de Metrología y Normalización  Sobre .el particular de mantener el peso bruto de las unidades T3-82-R4 en 66.5 ton; y desautorizar el tránsito de las mismas en caminos tipo C, estamos de acuerdo con estas medidas, pero nos parecen insuficientes debido a las condiciones físicas y de operación de la infraestructura, debido a las condiciones físicas y de operación de la infraestructura, tanto de las jurisdicciones federal, así como en los ámbitos estatal y urbano, en donde se debería de bajar más el peso permitido para estas unidades y restringir la circulación de las mismas, debido a 'a incompatibilidad de las unidades con estas características y las redes viales antes mencionadas.	En relación con sus comentarios a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.  En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	Esta situación provoca severos daños a los pavimentos, bajos niveles de servicio de tránsito e inseguridad en las maniobras de rebase de esas unidades en el encuentro con las mismas en tramos de curvas horizontales y en zonas de cruce de peatones. Por tales razones, en el mediano plazo será necesario disminuir ese peso y aumentar las restricciones a la circulación de estas unidades de caminos tipo B y zonas urbanas, además del desarrollo de terminales de transferencia de carga en ciudades de importancia.	Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	
123.- CONSEJO NACIONAL DEL TRANSPORTE	<p>En relación a la publicación del proyecto de norma sobre peso y dimensiones en el Diario Oficial de la Federación, el pasado 28 de noviembre del 2006, en el cual solicitan los comentarios de las personas interesadas en su aplicación, expongo atentamente por mi propio derecho y en nombre de la organización que represento, lo siguiente:</p> <p>Como prestadores de los servicios de Autotransporte, vemos con gran preocupación el fuerte incremento que se ha tenido en los últimos años en las carreteras nacionales de los vehículos de doble remolque denominados "fulles", los cuales se convierten en auténticas "bombas de tiempo" para los demás usuarios, por la velocidad con que transitan y el desplazamiento hacia otros carriles cuando circulan por esas vías, por lo que solicitamos se prohíba la circulación de estos vehículos en aquellas carreteras en donde pueden ser susceptibles de provocar accidentes o en todo caso se les circunscriba su tránsito a caminos "ET" o autopistas y cumplan con restricciones de circulación, como pueden ser: velocidades límite, circulación únicamente en carriles específicos, abanderamiento y señalamiento adecuado, entre otros.</p>	<p>Para asegurar que esta situación garantice su circulación se sugiere llevara a cabo la revisión del a clasificación de carreteras en el RPD, por lo anterior y hecho el estudio y análisis, se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
124.- CONSEJO NACIONAL DEL TRANSPORTE	Sobre este punto, consideramos importante que se revisen los plazos o gradualidades que se han otorgado para que los "fulles" se ajusten a los pesos reglamentarios, ya que hemos observado que dichos plazos frecuentemente se amplían y se prorrogan, particularmente en el caso de los autotranques, en los cuales se detecta una sobrecarga muy por encima de lo permitido, ya que si bien algunos de ellos no pueden circular semivacíos por sus características, sí podrían ser modificados y adecuados a la norma en muy corto plazo. Lo mismo sucede con las denominadas "góndolas madrina" que transportan autos, las cuales cada día son más largas, lo que provoca problemas en los rebases y frecuentemente, ya sea en forma directa o indirecta, accidentes en los que los más afectados son los que sí están cumpliendo con el Reglamento, en ocasiones autobuses que transportan un gran número de personas y en donde un accidente vial puede costar muchas vidas.	Se considerará parcialmente su comentario en la redacción final de la norma.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																	
125.- CONSEJO NACIONAL DEL TRANSPORTE	Otro punto importante que solicitamos se revise y se incluya en la norma, es. el concerniente a la corresponsabilidad que debe tener el usuario propietario de la carga con el transportista, ya que actualmente, prácticamente todo el peso de la ley recae en el prestador del servicio, toda vez que el cliente se niega a aceptar en documentos dicha corresponsabilidad, por lo que es necesario y urgente que esta disposición quede perfectamente clara para que se cumpla correctamente, de otra manera el transportista para no perder el cliente se verá obligado a cargar lo que este le indique, aún cuando ello significa no cumplir con el reglamento de peso y dimensiones.	Por lo que se refiere a este comentario, se resuelve responder lo relativo a corresponsabilidad, en los mismos términos en que se contesto el comentario número 42 de este documento.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.																																	
126.- COPREA AGUASCALIENTES	<p>Se dio inicio la reunión a las 10:20 horas bajo el siguiente:</p> <p>Orden del día</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bienvenida a los asistentes</li> <li>2. Registro de asistencia</li> <li>3. Análisis del proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-22003,</li> <li>4. Opiniones y propuestas sobre la aplicación y/o modificación de la normatividad sobre el peso y dimensiones establecidas mediante el proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003.</li> <li>5.- Asuntos Generales</li> </ol> <p><b>PRIMER PUNTO-</b> El Ing. José Luis Lazalde Núñez Subdirector de Transporte dio la bienvenida a los asistentes.</p> <p>Estando todos reunidos y de conformidad con el orden del día, se da inicio a la reunión con los siguientes asistentes:</p> <p><b>SEGUNDO PUNTO.- LISTA DE ASISTENCIA</b></p> <table border="1" data-bbox="493 922 1367 1388"> <thead> <tr> <th>NOMBRE</th> <th>PARTICIPACION</th> <th>INSTITUCION</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ING. JOSE LUIS LAZALDE NUNEZ</td> <td>SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE</td> <td>SCT.</td> </tr> <tr> <td>C. GUILLERMO ACOSTA ORTIZ</td> <td>JEFE DEPTO. AUTOTRANSPORTE FED.</td> <td>SCT</td> </tr> <tr> <td>C. JOSE LUIS MEJIA OCAMPO</td> <td>P-F-P-</td> <td>P.F.P.</td> </tr> <tr> <td>C. CARLOS A. PEDROZA S.</td> <td>TRANSDAPA, SA DE .c.v.</td> <td>CANACAR</td> </tr> <tr> <td>C. ALFONSO PERALES DE LEON</td> <td>TRANSPORTE PUBLICO GOB.</td> <td>TPUBLICO. GOB DEL ESTADO DE AGS.</td> </tr> <tr> <td>C.P. LUIS AGUSTIN LOPEZ M.</td> <td>TRANSPORTES LOPEZ</td> <td>CANACAR</td> </tr> <tr> <td>C. ANTONIO PARADA</td> <td>TRANSPORTADORA PARLOVE S.A</td> <td>CANACAR</td> </tr> <tr> <td>C. JOSE ANTONIO ZUNIGA A.</td> <td>GONZALEZ TRUKING S.A DE C.V.</td> <td>CANACAR</td> </tr> <tr> <td>LAE. ANTONIO BERMUDEZ TORRES</td> <td>GERENTE DE CANACAR</td> <td>CANACAR</td> </tr> <tr> <td>C. ALFONSO GIACINTI S.</td> <td>EXPRESS RALEIGH</td> <td>CANACAR</td> </tr> </tbody> </table>	NOMBRE	PARTICIPACION	INSTITUCION	ING. JOSE LUIS LAZALDE NUNEZ	SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE	SCT.	C. GUILLERMO ACOSTA ORTIZ	JEFE DEPTO. AUTOTRANSPORTE FED.	SCT	C. JOSE LUIS MEJIA OCAMPO	P-F-P-	P.F.P.	C. CARLOS A. PEDROZA S.	TRANSDAPA, SA DE .c.v.	CANACAR	C. ALFONSO PERALES DE LEON	TRANSPORTE PUBLICO GOB.	TPUBLICO. GOB DEL ESTADO DE AGS.	C.P. LUIS AGUSTIN LOPEZ M.	TRANSPORTES LOPEZ	CANACAR	C. ANTONIO PARADA	TRANSPORTADORA PARLOVE S.A	CANACAR	C. JOSE ANTONIO ZUNIGA A.	GONZALEZ TRUKING S.A DE C.V.	CANACAR	LAE. ANTONIO BERMUDEZ TORRES	GERENTE DE CANACAR	CANACAR	C. ALFONSO GIACINTI S.	EXPRESS RALEIGH	CANACAR	Se debe indicar que en el desarrollo de la norma se deberá tomar en cuenta esta situación, siempre y cuando este motivado y fundamentado en función de la seguridad y no a capacidad de carga, para autobuses de pasajeros y vehículos con vocación específica.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
NOMBRE	PARTICIPACION	INSTITUCION																																		
ING. JOSE LUIS LAZALDE NUNEZ	SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE	SCT.																																		
C. GUILLERMO ACOSTA ORTIZ	JEFE DEPTO. AUTOTRANSPORTE FED.	SCT																																		
C. JOSE LUIS MEJIA OCAMPO	P-F-P-	P.F.P.																																		
C. CARLOS A. PEDROZA S.	TRANSDAPA, SA DE .c.v.	CANACAR																																		
C. ALFONSO PERALES DE LEON	TRANSPORTE PUBLICO GOB.	TPUBLICO. GOB DEL ESTADO DE AGS.																																		
C.P. LUIS AGUSTIN LOPEZ M.	TRANSPORTES LOPEZ	CANACAR																																		
C. ANTONIO PARADA	TRANSPORTADORA PARLOVE S.A	CANACAR																																		
C. JOSE ANTONIO ZUNIGA A.	GONZALEZ TRUKING S.A DE C.V.	CANACAR																																		
LAE. ANTONIO BERMUDEZ TORRES	GERENTE DE CANACAR	CANACAR																																		
C. ALFONSO GIACINTI S.	EXPRESS RALEIGH	CANACAR																																		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO			RESPUESTA	RESOLUCION
	C. GERARDO MEDRANO	FRIO EXPRESS	CANACAR		
C. JOSE ALBERTO ROMO R.	TRANSPORTES ROMO	CANACAR			
C. ENRIQUE DEL MONTE RUIZ	TECNO TRANSPORTACION				
ING. FRANCISCO JAVIER MARTINEZ	INSPECTOR DE VIAS GRALES COM	SCT			
ISMAEL TRISTAN	FADIGANT, SA DE C.v.	FADIGANT			
MARIA LEO N HERNANDEZ	FADIGANT, SA DE C.v.	FADIGANT			
<p><b>TERCER PUNTO.- Análisis del proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT -2-2003, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</b></p> <p><b>CUARTO PUNTO.- Opiniones y propuestas sobre la aplicación y/o modificación de la normatividad sobre el peso y dimensiones establecidas mediante el proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003.</b></p> <p><b>Opiniones propuestas</b></p> <p>5.1.2.2</p> <p>El peso bruto vehicular máximo autorizado, podrá incrementarse en 1,5 Ton. por cada eje motriz y 1.0 Ton. en cada eje de carga. Que cuenten con suspensión neumática</p>					
127.- COPREA AGUASCALIENTES	<p>5.2.1.1</p> <p>El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho mas 25 cm de tolerancia para los espejos retrovisores siempre y cuando sean de un material abatible y no estructural que represente un riesgo eminente de inseguridad para los usuarios de la red.</p>			<p>5.2.1.1 se considera improcedente, ya que las dimensiones establecidas corresponden al vehículos, los espejos retrovisores son accesorios de seguridad complementarios que varían en sus dimensiones, por lo cual eliminaría la posibilidad de variar las dimensiones de acuerdo a las necesidades de los conductores.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
128.- COPREA AGUASCALIENTES	<p>5.2.1.5</p> <p>El largo total máximo autorizado para la configuración tractocamión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "3C" de esta Norma.</p> <p>Cuando la longitud del semirremolque sea mayor a 14,63 m. en las combinaciones vehiculares a que se refiere la tabla "3C", deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:</p> <p>a.-</p> <p>b.-</p> <p>c.- Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero, con dimensiones de 0.80 X 0.60 m. y una leyenda "PRECAUCION AL REBASAR", en fondo naranja reflejante y letras negras.. De dimensiones que permitan la visibilidad a otros usuarios de la red.</p> <p>Por la existencia de remolques de procedencia extranjera por importación temporal y/o corta estancia en el país- o falta de autorización expresa.</p>	<p>5.2.1.5 se considera improcedente agregar en el inciso c) "...de dimensiones que permitan la visibilidad a otros usuarios de la Red", en razón de que la medida señalada de 0.80 X 0.60 observa especificaciones que lo hacen visible a las distancias respectivas.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
129.- COPREA AGUASCALIENTES	<p>Disposiciones generales del PEC</p> <p>1.- ...</p> <p>6.- Se deberá verificar el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso vehicular más el peso de la carga (PBV) sea mayor de 3.5 ton.</p> <p>6.1}</p> <p>Se incluirá en la verificación todo vehículo de menor capacidad que ostensiblemente transporte un volumen que comprometa la estabilidad del vehículo y/o se muestra alteración de la estructura original, para incrementar su capacidad de carga.</p> <p>En comentarios generales el grupo de trabajo considera aceptables los términos del proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY -NOM-012-SCT -2-2003, motivo de la presente reunión.</p> <p>QUINTO PUNTO: Asuntos generales.</p> <p>Se solicita al Centro SCT Aguascalientes apoyo en la gestión de modernización de la infraestructura necesaria para enlazar ejes de carretera de mayor clasificación y evitar recorridos excesivos de circulación para configuraciones T352R4 y T352525 Y con semirremolques de 53 pies, esta es una problemática local ya que teniendo en la red de carreteras en Aguascalientes tipo A4, estados vecinos como Jalisco, Zacatecas y San Luis Potosí enlazan Aguascalientes con tipo B, de una menor clasificación para la circulación de vehículos que se encuentran dentro del rubro de exportaciones, considerando que el estado de Aguascalientes no cuenta una vía rápida de salida hacia los puntos de salida de mercancía en el país.</p> <p>Concluidos los puntos anteriores, se da por terminada la reunión siendo las 13:20 hrs.</p>	<p>Su comentario respecto al punto 6 Disposiciones Generales del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, se considera improcedente, en razón de que las 4 ton que se mencionan obedecen a la regulación establecida..</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
130.- GOBIERNO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSI	<p>Con relación a su atento oficio CSCT.6.23.304.-419/06 que tiene relación con la publicación en el Diario Oficial de la Federación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, documento del cual solicita la opinión del suscrito, hago de su conocimiento que el documento en cuestión contiene aspectos relevantes para la reducción de accidentes en carreteras permitiendo también la reducción de costos de su mantenimiento y conservación.</p>	<p>En relación a sus diversos comentarios a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Por lo que en opinión de esta Secretaría la emisión definitiva de dicho precepto normativo se estima. de suma importancia por los argumentos aquí expuestos, agradeciéndote se nos actualice en su oportunidad la información que se derive del tema que nos ocupa.</p>	<p>por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	
<p>131.- CONFEDERACION NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS A.C</p>	<p>La Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C., por mi conducto le informa a usted la opinión que tiene respecto al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de transporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>CONATRAM preocupada siempre por proteger los intereses, no sólo de sus agremiados sino de todo el sector del autotransporte federal, a través de su Presidente Nacional, ha manifestado su inconformidad de cómo en nuestro país al violarse el Reglamento de Pesos y Dimensiones, esto representa un costo muy alto para todos los mexicanos, situación que afecta de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. - Primordialmente inseguridad en las carreteras, lo cual se traduce en un mayor número de accidentes, que en la mayoría de los casos trae consigo pérdida de vidas.</li> <li>2. - Mayor costo en los daños ocasionados a las personas y/o a sus bienes materiales, generados por estos accidentes</li> <li>3. - En cuanto a como deteriora a la infraestructura tanto a los pavimentos, como a los puentes, esto se traduce en un incremento en el presupuesto federal para el mantenimiento de la red carretera.</li> <li>4. - Referente a la protección al medio ambiente, en este caso el exceso de peso propicia una mayor afectación, en virtud de que ocasiona un mayor consumo de combustible, lo cual no solamente genera mayor contaminación, sino también daña a la economía del transportista.</li> <li>5.- Pérdidas incalculables de horas-hombre, debido a que al reducir la velocidad un full-trailer, con sobre peso que circula indebidamente por carreteras tipo "C" por donde no debiera, genera largas filas de automóviles particulares, así como de unidades tanto de pasaje como de carga, que en muchos de los casos se desesperan y al pretender rebasar en una carretera sinuosa, ocurren los accidentes, y con ello la pérdida fatal de familias enteras.</li> </ol>	<p>En relación a sus diversos comentarios a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>6. - Referente a la insistencia de los transportistas privados a que se autorice un mayor peso, esto lo vemos no solo inadmisibles, sino que solicitamos a la S C T que el peso que actualmente está autorizado, se debe reducir a como el que prevalece en Estados Unidos, principal socio comercial de México</p> <p>Señor Subsecretario, derivado de lo anterior, debo manifestar a usted, que todo este trabajo que durante años nos ha ocupado, y que en diversas reuniones' et:) 19 SCT y otros foros, hemos expuesto nuestro razonamiento y sustento del por qué este tipo de configuraciones, no debe circular, con exceso de peso y dimensiones en carreteras que por sus propias condiciones geométricas, no son las adecuadas para que circulen en ellas, prueba de ello, lo demuestra finalmente el estudio que realizó el Instituto del Transporte de Texas, quien confirmó lo que la propia SCT y el Instituto Mexicano del Transporte, ya habían determinado en cuanto al gran daño que ocasiona el circular con exceso de peso y dimensiones, opinión que en la mayoría de las veces coincidió con la propuesta de CONA TRAM.</p> <p>Por lo tanto, no me queda más que felicitar a las Autoridades Mexicanas, por el reconocimiento que de alguna manera les hace el Instituto de Transportes de Texas, al afirmar que la reducción de 6 toneladas por full-trailer, no perjudica la economía en la producción, en cambio afecta a la seguridad, propiciando que aumenten los accidentes por sobre-peso y dimensiones; que el costo del mantenimiento a puentes y pavimentos refleja cerca de \$10,000 millones de aumento por año, que pagamos los mexicanos, que no deben de permitir la circulación del doble-remolque por carreteras tipo "C", que la suspensión neumática, no favorece en nada para que se permita mayor peso por eje, que debemos homologar el peso con Estados Unidos. En Canadá el peso permitido es de un 58.6% menor al de México y el doble del que se permite en Estados Unidos,</p> <p>Considero que este Estudio está muy completo, el cual espero que ustedes lo acepten como tal, aprovecho una vez más para pedirles que en sus apreciaciones consideren al país y vean el daño que le causan las consecuencias de la violación al Reglamento y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se dé a la tarea de reducir el peso, no únicamente en 6 toneladas por full trailer, que ahora es el caso, si no llegar al menos igualar lo autorizado en Canadá, las vidas de los mexicanos no tienen precio.</p> <p>Para finalizar, como miembro acreditado en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, debo manifestar a usted, que estamos de acuerdo y apoyamos el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-22003, sobre Pesos y Dimensiones, publicado en el Diario Oficial de la Federación.</p>		
132.- CENTRO NACIONAL DE METROLOGIA	<p>En seguimiento a las instrucciones del Dr. Héctor Nava Jaimes, Director General del Centro Nacional de Metrología, en archivo adjunto me permito hacer de su conocimiento los comentarios de este Centro al PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOMO 12-SCT -2-2003, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes -de jurisdicción federal, en atención a lo publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de noviembre de 2006</p> <p>Estaremos atentos a sus indicaciones para abundar en la materia o hacer las aclaraciones que el Comité que usted preside considere pertinentes.</p>		Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p><b>JUSTIFICACION</b></p> <p><b>3. Definiciones</b></p> <p><b>Término 13</b></p> <p><b>Se lee:</b></p> <p>... expresado en kg. Fuerza (kgf)</p> <p><b>10.- Procedimiento de evaluación de la conformidad</b></p> <p><b>Toneladas (Ton), Kilogramos (Kg)</b></p> <p><b>Propuesta:</b></p> <p>Modificar lo necesario para cumplir los requisitos establecidos en al NOM-008-SCFI-2002 en cuanto al uso de las unidades de medida y sus símbolos.</p> <p><b>Justificación</b></p> <p>Cumplir lo dispuesto en la NOM-008-SCFI-2002:</p> <p>La Tabla 1B de la norma incluye el kilogramo-fuerza como unidad que no debe irse.</p> <p>La Tabla 1 de la norma indique el símbolo kg (con minúsculas) para el kilogramo.</p> <p>La tabla 1B de la norma indique el símbolo t (con minúscula) para la tonelada, como una unidad que no pertenece al SI, pero que se conserva para usarse con el SI.</p> <p><b>Peso.- fuerza que ejerce sobre la superficie terrestre un vehículo expresado en kilogramos-fuerza (kgf)</b></p> <p><b>Propuesta:</b></p> <p>Modificar a:</p> <p>Peso.- fuerza sobre un vehículo debida a la gravedad terrestre</p> <p>O a:</p> <p>Fuerza que aplicada al vehículo proporciona una aceleración igual a la aceleración total de caída libre en el punto donde está ubicado el vehículo.</p> <p><b>Justificación.</b></p> <p>Pueden existir otras fuerzas ejercidas por la superficie terrestre sobre el vehículo, como las fuerzas de fricción que permiten el frenado.</p> <p>Es innecesario especificar las unidades de medida.</p> <p><b>3. Definiciones</b></p> <p>Peso por eje.- Concentración de peso, expresado en kilogramos - fuerza (Kgf), que un eje...</p> <p><b>Propuesta:</b></p> <p>Modificar a:</p> <p>Peso por Eje. - Concentración de peso que un eje...</p> <p><b>Justificación.</b></p> <p>Es innecesario especificar las unidades de medida</p> <p><b>5.- ESPECIFICACIONES</b></p> <p>5.1 DE PESO</p>	<p>En cuanto a los comentarios vertidos por el CENAM, se considerarán en la redacción final de la norma, con unidades de medida que comúnmente se utilizan.</p>	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p><b>Propuesta:</b>  Agregar como texto en el apartado 5.1  Estas especificaciones deben interpretarse como los pesos de las masas cuyos valores se indican</p> <p><b>Justificación:</b>  Se entiende que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. las básculas se calibran en masa mediante un método que hace uso de los efectos de la gravedad y por tanto miden masa bajo esas mismas condiciones;</li> <li>b. las especificaciones de la NOM 012 están dadas en peso, una fuerza, dado que son las fuerzas excesivas las que pueden provocar deterioro de las vías de comunicación;</li> <li>c. el peso de un objeto es proporcional a su masa, y la constante de proporcionalidad es el valor de la aceleración de caída libre en el punto donde se ubica el objeto</li> <li>d. debe entenderse que las especificaciones sobre pesos máximos se interpretarse como los pesos de las masas cuyos valores se especifican.</li> </ul> <p>Por ejemplo, la especificación de peso máximo autorizado para un vehículo sencillo en un camino tipo D, Tabla A, se interpreta como que el peso no debe exceder el peso de una masa de 5,00.</p> <p><b>6.- METODOS DE PRUEBA</b></p> <p><b>Propuesta</b>  Agregar:  Cuando el peso de los vehículos se determine por pesada estática, se seguirán los métodos respectivos de la NOM-010-SCFI-1994 para instrumentos de funcionamiento no automático, Cuando se determine por métodos dinámicos, se seguirán las recomendaciones de la OIML R 134-1 Automatic instruments for weighing road vehicles in motion. Total vehicle weighing.</p> <p><b>Justificación:</b>  Usar la norma oficial mexicana aplicable o la norma internacional en su defecto. :</p> <p><b>Propuesta</b>  Agregar:  En todos los casos las básculas para el control del peso deben calibrarse en el sitio donde se utilicen</p> <p><b>Justificación:</b>  Asegurar la validez de las indicaciones de la báscula calibrada..</p> <p><b>Propuesta</b>  Agregar:  Los instrumentos para medir que conformen estos sistemas de medición deben ser calibrados o verificados; las calibraciones deben ser efectuadas por laboratorios de calibración acreditados y aprobados o por el Centro Nacional de Metrología, y las verificaciones por unidades de verificación acreditadas y aprobadas.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p><b>Justificación:</b> Observar las disposiciones de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en relación a los prestadores de servicio de calibración.</p> <p><b>Propuesta</b> Agregar: Las medidas de peso y dimensiones de vehículos objeto de esta norma oficial mexicana, deben tener una incertidumbre de medida que no exceda el valor representado por la posición de la última cifra significativa de la especificación. Para ello, y como primera aproximación, se pueden usar instrumentos para medir cuyo valor de la escala no exceda el valor representado por la posición de la última cifra significativa de la especificación. Por ejemplo, para verificar la conformidad con la especificación de 14,63 m establecida- en 5.2.1.5, cuya última cifra significativa tiene una posición que representa un valor de 1 cm, así que un valor apropiado de la incertidumbre de la medida podría ser de <math>\pm 1</math> .cm como máximo, por lo que una regla con divisiones de su escala de 1 cm sería aceptable como límite. Para los instrumentos para pesar, la división de la escala sería de 10 kg como máximo.</p> <p><b>Justificación:</b> Las características metrológicas de los instrumentos deben ser coherentes con las especificaciones. Por ejemplo, para verificar la conformidad con la especificación de 14,63 m establecida en 5.2.1.5, la incertidumbre de la medida debe ser de <math>\pm 0,005</math> m, equivalente a <math>\pm 0,5</math> cm como máximo.</p> <p>Usar un instrumento con una escala más burda no asegura el cumplimiento cabal de la especificación usar uno con escala más fina eleva innecesariamente el costo de la medición.</p> <p><b>Propuesta</b> Agregar la referencia sobre el documento que define la Carta Porte, o agregar su definición o una descripción de su contenido mínimo, y las especificaciones para que sea considerada como válida</p> <p><b>Justificación:</b> No se indica alguna referencia a la Carta Porte.</p>		
133.- CENTRO NACIONAL DE METROLOGIA	<p>Adjunto comentarios al proyecto de norma oficial mexicana sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte por los caminos, carreteras y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>Estos comentarios fueron elaborados por el Dr José Antonio Romero Navarrete y el suscrito De Alejandro Lozano Guzmán, del Grupo de Ingeniería Mecánica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de Querétaro</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La nom1a estadounidense, sin hacer distinción entre suspensión de aire y de hojas, permite pesos brutos vehiculares (PBV) que varían de estado a estado y que van desde las 105500 libras (47.9 toneladas), hasta 164000 libras (74.5 toneladas).</li> <li>2. Las 74.5 toneladas solamente las acepta el estado de Michigan y el promedio nacional es de alrededor de 129000 libras (58.6 toneladas).</li> <li>3 Lo que se esta proponiendo para la actualización de la norma, es un PBV máximo de 75.5 toneladas que corresponde a un PBV de 66.5 toneladas más 9 toneladas por las tolerancias aceptadas por la propia norma, por utilizar suspensión de aire.</li> </ol>	<p>En relación a los diversos comentarios formulados por el del Grupo de Ingeniería Mecánica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de Querétaro, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>4. De acuerdo a la ley de la 4a potencia de daño a pavimentos, el deterioro causado al pavimento al pasar de un PBV de 74.5 a uno de 80 toneladas sería el cociente de 80 entre 74.5, elevado a la cuarta potencia, esto es un 32.9% más de daño a las carreteras del país</p> <p>5. A lo indicado en el punto anterior, se agregaría el daño causado a las carreteras por los frecuentes sobrepesos así como a los puentes. Adicionalmente, la inversión en mantenimiento a las carreteras y puentes indica que los pavimentos en México parecen no haber sido diseñados, ni siquiera para soportar las cargas propuestas por la norma, mucho menos los sobrepesos</p> <p>6 La aparente ganancia en daño a las carreteras, por tener menos vehículos circulando al aumentar el PBV permitido, no compensa la enorme inversión en mantenimiento a las carreteras.</p> <p>Por lo anterior se sugiere mantener el peso bruto vehicular máximo en carreteras en México en un valor de 75.5 toneladas, propuesto en el proyecto de norma que nos ocupa.</p>	<p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	
<p>134.- CANAPAT LIC. JOSE ANTONIO MUÑIZ ALVAREZ, PRESIDENTE</p>	<p>Como hemos manifestado en diversas ocasiones, ratificamos a usted nuestro apoyo a los términos del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003 para limitar los pesos y las dimensiones de los autobuses y camiones de carga que transitan en las carreteras federales.</p> <p>Por separado estamos enviando nuestra opinión, en la cual argumentamos y fundamentamos nuestro apoyo a dicho Proyecto.</p> <p>Estamos convencidos de que no deben autorizarse mayores pesos y dimensiones a los señalados en el Proyecto de Norma, así como de la necesidad de circunscribir la circulación de los tractocamiones doblemente articulados T3-S2-R4 a las carreteras y ejes troncales que en la misma se señalan.</p> <p>Para lo anterior hemos ponderado los beneficios que representan para el país la seguridad, el mantenimiento de carreteras y las velocidades promedio de desplazamiento, concluyendo que dichos beneficios superan notablemente a la productividad que reclaman algunas empresas que utilizan el autotransporte para el traslado de sus productos.</p> <p>También tomamos en consideración otras referencias internacionales donde es sorprendente que con carreteras de mejores especificaciones que las que tenemos en el país, los pesos y dimensiones autorizados son menores que los que se plantean en el Proyecto y que sin duda son razones contundentes para bajar, aún más, estas especificaciones.</p>	<p>En relación a sus diversos comentarios a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>135.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO</p>	<p>Re: Opinión de la CANAPAT sobre el Proyecto de Norma Oficial Mexicana <u>PROY-NOM-012-SCT-2-2003</u>, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en lo caminos y puentes de jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el martes 28 de noviembre de 2006.</p> <p>Me dirijo a usted para opinar en tiempo y forma el proyecto normativo en referencia como sigue:</p>		<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																											
	<p>1) Quisiera reiterar nuestro respaldo al proyecto normativo que -aunque es perfectible, pues opinamos que el peso y dimensiones máximas autorizadas deberían reducirse aún más-, se traduce en muchos meses de trabajo, análisis y estudios, mismos que ya han sido comentados en numerosas oportunidades y los que concluyen que el peso bruto vehicular máximo autorizado deberá ceñirse a 66,50 toneladas para tractocamiones doblemente articulados (T3-S2-R4).</p>	<p>El proyecto de norma ya considera la propuesta.</p>																												
<p>136.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO</p>	<p>1.1.- En lo que respecta a la tolerancia de 1,5 ton., por cada eje motriz y 1,0 ton., en los casos previstos en el numeral 5.1.2.2. del proyecto, coincidimos con el estudio del Instituto de Transporte de Texas (ITT) del 26 de julio 2006 en el sentido de que <b>dicha autorización deberá excluirse del proyecto normativo</b>, dado que según el ITT ... <i>"no hay fundamento para una sobrecarga adicional por el uso de la suspensión neumática y su instauración obedece -entre otros criterios- a una errónea interpretación del diseño de puentes"</i>. En otras palabras, no existen elementos que evidencien que la suspensión neumática realmente disminuye el impacto en la degradación de los caminos.</p> <p>1.2.- Como apoyo a la afirmación anterior, presentamos la siguiente página la tabla NO.1 que muestra un comparativo de los pesos y longitudes máximas permisibles para las configuraciones vehiculares más grandes de nuestros principales socios comerciales, contrastando los datos con lo incluido en el PROY -NOM-012-SCT-2</p> <p>Tabla No. 1.- Comparativo de los pesos y longitudes máximas permisibles para las configuraciones vehiculares más grandes de México y sus principales socios comerciales Elaboración propia con las fuentes que se citan a pie de página.</p> <table border="1" data-bbox="491 846 1371 1339"> <thead> <tr> <th data-bbox="491 846 894 943">Pais, región, provincia.</th> <th data-bbox="898 846 1146 943">Peso bruto vehicular máximo autorizado (toneladas)</th> <th data-bbox="1150 846 1371 943">Longitud máxima autorizada (metros)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="491 946 894 992">Centroamérica 1</td> <td data-bbox="898 946 1146 992">41.00</td> <td data-bbox="1150 946 1371 992">17.50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 995 894 1040">Estados Unidos de América 2</td> <td data-bbox="898 995 1146 1040">64.86</td> <td data-bbox="1150 995 1371 1040">Variable</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1044 894 1089">Canadá (promedio federal)</td> <td data-bbox="898 1044 1146 1089">62.50</td> <td data-bbox="1150 1044 1371 1089">23.00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1092 894 1138">Ontario (configuraciones de-6 ejes) 3</td> <td data-bbox="898 1092 1146 1138">49.80</td> <td data-bbox="1150 1092 1371 1138">23.00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1141 894 1187">Ontario (configuraciones 7 u 8 ejes)</td> <td data-bbox="898 1141 1146 1187">53.50</td> <td data-bbox="1150 1141 1371 1187">23.00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1190 894 1235">Comunidad Andina 4</td> <td data-bbox="898 1190 1146 1235">48.00</td> <td data-bbox="1150 1190 1371 1235">21.00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1239 894 1284">Europa <i>b</i></td> <td data-bbox="898 1239 1146 1284">44.00</td> <td data-bbox="1150 1239 1371 1284">18.35</td> </tr> <tr> <td data-bbox="491 1287 894 1339"><b>México</b></td> <td data-bbox="898 1287 1146 1339">66.50</td> <td data-bbox="1150 1287 1371 1339">31.00</td> </tr> </tbody> </table>	Pais, región, provincia.	Peso bruto vehicular máximo autorizado (toneladas)	Longitud máxima autorizada (metros)	Centroamérica 1	41.00	17.50	Estados Unidos de América 2	64.86	Variable	Canadá (promedio federal)	62.50	23.00	Ontario (configuraciones de-6 ejes) 3	49.80	23.00	Ontario (configuraciones 7 u 8 ejes)	53.50	23.00	Comunidad Andina 4	48.00	21.00	Europa <i>b</i>	44.00	18.35	<b>México</b>	66.50	31.00	<p>Por lo que se refiere a este comentario, se agrega un párrafo en la parte final del numeral 5.1.2.2. de la siguiente manera:</p> <p>Cualquier modificación a esta tolerancia, estará sujeta al resultado que se obtenga de los estudios y análisis técnicos, que se realicen para poder determinar las ventajas y desventajas sobre el daño de pavimentos y puentes por el uso de suspensión neumática.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
Pais, región, provincia.	Peso bruto vehicular máximo autorizado (toneladas)	Longitud máxima autorizada (metros)																												
Centroamérica 1	41.00	17.50																												
Estados Unidos de América 2	64.86	Variable																												
Canadá (promedio federal)	62.50	23.00																												
Ontario (configuraciones de-6 ejes) 3	49.80	23.00																												
Ontario (configuraciones 7 u 8 ejes)	53.50	23.00																												
Comunidad Andina 4	48.00	21.00																												
Europa <i>b</i>	44.00	18.35																												
<b>México</b>	66.50	31.00																												

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>1.3 Como puede apreciarse en la tabla anterior, el proyecto normativo que pretende aplicarse a nuestro país es el que autorizaría mayor peso bruto vehicular y mayor longitud. Lo anterior va en contra de las disposiciones de países desarrollados como los Estados Unidos de América, Canadá y países europeos, mismos que tienen carreteras con características inmejorables. Una de las razones que obedece al buen estado carretero de esos países es el control de peso y dimensiones de los vehículos que circulan por sus vías terrestres. Basta un botón para demostrar lo comprometidos que están los gobiernos de esos países con la seguridad y la preservación de las carreteras; el título de la norma canadiense de peso y dimensiones ... "<i>Peso y dimensiones para los vehículos seguros, productivos y amigables con la infraestructura</i>".</p> <p>1.4 Por otra parte, los países de Centro y Sudamérica los cuales tienen una orografía, condiciones carreteras y economías similares a las nuestras, han mostrado su preocupación por la seguridad y la preservación de los caminos, estableciendo acuerdos multilaterales de peso y dimensiones máximos por debajo de las 50 toneladas y los 22 metros. Amén de hacer un estudio contrastando las variables que se utilizaron para establecer esos rangos, consideramos que esas tolerancias son las que deberían aplicar en nuestro país.</p>		
137.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO	<p>1.5 Relativo al punto 7 del Capítulo "<i>Disposiciones Generales del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad</i>", que establece que los vehículos que transporten objetos indivisibles de gran peso y/o volumen o grúas industriales, se verificarán únicamente cuando no presenten el permiso especial correspondiente, opinamos que dicho punto deberá eliminarse, debido a que su interpretación es discrecional, es una posible fuente de corrupción que en su caso podría devenir en un abuso a los transportistas.</p> <p>1.6 Consecuentemente, todos los vehículos deberán ser verificados, aún cuando porten su permiso especial, ya que el hecho de contar con el no otorga la certeza de que transporten el peso que les fue autorizado, y que no se hará un mal uso de los permisos, ya que con ellos se podrían escudar algunos transportistas para operar de forma irregular, por lo tanto deben perfeccionarse los medios para realizar de manera eficiente y correcta las revisiones.</p> <p>Adicionalmente, la ley no puede ser distinta para unos y otros, de acuerdo con las características de la Norma (general, abstracta, impersonal y territorial) debe aplicarse de la misma forma a todos aquellos que se coloquen en el mismo supuesto, por lo tanto todos los vehículos que circulen en la carretera deberán ser verificados, aún cuando presenten sus permisos especiales.</p>	En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve favorablemente y se procederá a excluir el punto 7 del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, dado que se regula con otra norma.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
138.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO	2) Refrendamos nuestro respaldo al proyecto normativo, mismo que ha quedado evidenciado públicamente en desplegados que hemos insertado en diarios de circulación nacional, concretamente en el periódico Excelsior (29/Nov/06) y en el diario Reforma (30/Nov/06). (Anexo 1).	Se propone se incluye al respuesta dada para el "full diferenciado" incluida en el comentario número 9.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>3) En relación a las opiniones vertidas por parte de transportistas de carga en contra del proyecto normativo aduciendo razones de economía y de logística, opinamos que no se justifica un beneficio económico a costa del deterioro de carreteras y puentes, y poniendo en riesgo vidas humanas, para ello hago referencia a la publicación interna del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), No. 313 del 15 de Mayo de 2006 (Anexo 2), titulada "<i>Elementos de análisis en el control de camiones sobrecargados</i>", que apela a las motivaciones económicas de algunos transportistas buscando mejorar su productividad, llevando más carga de lo permitido en el vehículo, práctica reconocida para reducir costos de operación, tal y como se muestra en las figuras 1 y 2 del estudio aludido que ejemplifican casos de transportistas en Europa y en los Estados Unidos de América</p> <p>En consonancia con lo anterior me permito citar una reflexión incluida en la página 3 del estudio de referencia que "<i>sugiere que el transportista de carga difícilmente puede ver la racionalidad técnica que impone un reglamento de pesos como compatible con la racionalidad económica que es esencial para el desarrollo de su actividad Así pues, mientras exista un estímulo económico que impulsa la infracción del reglamento, habrá una tendencia a realizar acciones ilegales</i>"</p> <p>El estudio aludido también hace una diferenciación entre productividad, eficiencia y , equidad, términos que se han utilizado sin discreción en las opiniones enviadas a la COFEMER por todos los interesados en el proyecto, el estudio define:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Productividad:</b> "<i>es la cantidad de producto (servicio) por unidad de insumo que obtiene</i></li> <li>• <i>la empresa, la industria o el país "</i>,</li> <li>• <b>Eficiencia:</b> "<i>es la obtención de un resultado dado, con el mínimo de insumos, o la obtención del máximo nivel de producto (servicio) posible a partir de los insumos dados "</i>,</li> <li>• <b>Equidad:</b> "<i>concepto de justicia distributiva usado en la Economía del Bienestar. Hay varios significados posibles, no siempre consistentes. A veces significa igualdad; otras, que diferencias en cumplimiento de normas conlleva a diferencias en recompensas; y otras se refiere a que las expectativas de los actores sociales no deberían defraudarse</i>".</li> </ul> <p>En tal sentido, el estudio del IMT presenta que ..., "el conflicto que resulta de la acción de un agente económico que busca su eficiencia y al hacerla afecta a otros agentes económicos también se ha tratado en la ciencia económica. En el caso que se analiza, el desproporcionado costo del deterioro del pavimento causado por los camiones sobrecargados que se ve en la Figura 3, termina pagándolo el administrador del camino, y no siempre hay un peaje para recuperar ese costo. En términos puramente coloquiales esto aparece como <i>injusto</i>".</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>El estudio del IMT agrega que .., "tocante al problema de sobrepeso, la infracción del transportista puede considerarse como <i>inequitativa</i>, pues sus impactos afectan a otros actores económicos, y como en el caso del deterioro del camino, no siempre existen compensaciones obvias". El estudio continúa ... "el análisis económico advierte que en un sistema económico no existe una fuerza endógena (propia del sistema, como la oferta o la demanda) que conduzca a la equidad. Esto significa que mientras la <i>eficiencia</i> es una cuestión puramente económica, la <i>equidad</i> es una cuestión de política. Por eso, mucho de lo que una sociedad hace para lograr la equidad resulta en reducciones de la eficiencia, y es por ello que hace falta un <i>agente social</i> o <i>político</i> que module las decisiones económicas que buscan la eficiencia".</p> <p>4) En lo tocante a la inseguridad vial provocada por la circulación de configuraciones de grandes pesos y dimensiones, me permito incorporar como (Anexo 3) un resumen de estudios realizados en los Estados Unidos de América, presentado por la Coalición Estadounidense en Contra de Camiones Grandes (<i>Coalition Against Bigger Trucks</i> o CABT, por sus siglas en inglés), el estudio de la CABT resume lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Las combinaciones de vehículos de carga de gran peso y dimensiones (ful/es) incrementan el riesgo de accidentes fatales.</u>- Tal y como lo demostró un estudio del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (US. DOT) de agosto de 2000, en el que se comparó la seguridad de camiones con varios remolques versus los camiones de un solo remolque, resultando que en los camiones de varios remolques "se podría esperar un aumento del 11% en el índice general de choques con fatalidades que en las combinaciones de un solo remolque". Evidencias del estudio del uso DOT muestran que el índice de accidentes fatales para los <i>fulles</i> podría ser mayor. Por ejemplo, los <i>ful/es</i> no son compatibles con las carreteras atestadas de la actualidad, por ser muy grandes y lentos. Los <i>ful/es</i> tienen problemas para incorporarse y cambiar de carriles en las autopistas. De forma similar tienen problemas para mantener la velocidad en pendientes, lo cual conlleva a riesgos serios para la seguridad vial. El estudio señala que un diferencial de 24 Km/h incrementa nueve veces el riesgo de un accidente.</li> <li>• <u>Incremento en la severidad de una colisión.</u>- El grado de severidad de una colisión entre vehículos se puede calcular por medio de una simple ecuación que considere el peso del vehículo multiplicado por su velocidad. Cuando el peso aumenta, también se incrementa la severidad del choque, provocando que algunas lesiones que pudieron ser poco serias, se conviertan en serias lesiones y éstas a su vez en fatalidades (muertes).</li> <li>• <u>Efectos de los accidentes por desacoplamiento de los fulles.</u>- Los vehículos doblemente articulados generan un área de accidentes mayor cuando se ven involucrados en un percance, uno de los factores que contribuye a ese hecho es el largo de los fulles. Otro de los factores es el peligro de un desacoplamiento; estudios han demostrado que los <i>fulles</i> están más propensos a sufrir desacoplamiento que otras configuraciones vehiculares, por lo que al presentarse el desacoplamiento el área del accidente es mayor.</li> </ul>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Efectos en otros conductores.-</u> Los <i>fulles</i> son proclives a causar accidentes cuando otros conductores toman acción evasiva para evitarlos, los automovilistas tienden a evitar a los <i>fulles</i> porque generalmente son percibidos como inseguros. Así, al acelerar, desacelerar o cambiar de carril para rebasarlos, los automovilistas tienden a causar conflicto con otros usuarios del camino, los cuales generalmente no aparecen como involucrados en los reportes de accidentes relacionados con camiones grandes</li> <li>• <u>Necesidad de mayor tiempo y espacio de frenado.-</u> Inspecciones en carreteras de los Estados Unidos han demostrado que los frenos de los vehículos doblemente articulados están frecuentemente desajustados. Lo anterior obedece a que entre más ejes tenga la configuración vehicular, el <i>full</i> tendrá un sistema de frenado más complejo. El Departamento de Transportes de Estados Unidos afirma que a mayor número de ejes y de frenos de una configuración vehicular, se incrementan los riesgos de problemas derivados del mantenimiento. Cuando los frenos están desajustados, los camiones tomarán mayor tiempo y espacio para frenar. Adicionalmente, dice el DOT que si la caja trailer de atrás viene vacía o con carga ligera, las probabilidades de oscilación y desprendimiento de esa caja son mayores.</li> <li>• <u>Desaaste de los componentes motrices de un <i>full</i>.-</u> El estudio aludido dice que el hecho de incrementar el peso a un vehículo de carga, propicia a que los componentes o equipamiento del vehículo se desgasten con mayor rapidez. El estudio menciona componentes como los frenos, la suspensión y las llantas. En caso de que uno de esos componentes se desgaste, se incrementará la probabilidad de sufrir un accidente. En un estudio realizado por el Estado de Washington y el Instituto de Seguros para la Seguridad Carretera del los Estados Unidos de América, se demostró que el 77% de las combinaciones tractor-trailer involucradas en un accidente tenia componentes defectuosos (frenos y/o suspensión y/o neumáticos).</li> <li>• <u>Los vehículos más grandes generan un mayor congestionamiento vial.-</u> Las grandes ciudades, donde por momentos se concentra un alto porcentaje del tráfico nacional, también se ven afectadas por la circulación de los <i>fulles</i>, debido a que éstos ocupan mayor espacio a lo largo y ancho de los carriles en comparación con vehículos livianos. Además los <i>fulles</i> tienen una reacción de aceleración /desaceleración menor. Los vehículos de grandes pesos y dimensiones frecuentemente intimidan a otros conductores, causando que éstos últimos alteren sus patrones de manejo. Las combinaciones vehiculares grandes están frecuentemente involucradas en accidentes que provocan episodios de congestionamiento vial, si bien esos episodios son impredecibles, son con frecuencia costosos</li> </ul> <p>5) Como evidencia gráfica de algunos de los argumentos emitidos en este documento,". me permito adjuntar en formato DVD un video elaborado por la CANAPAT titulado <i>¿Por qué los "fulles" son un nesga para quienes circulan por carretera?</i> y que se explica por sí solo.</p> <p>6) Por último me quiero referir al prefacio del proyecto de NOM que dice... <i>"en la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana participaron:"</i> ...sobre el particular me permito hacer la precisión de que la CANAPA T no es una Asociación Civil sino una Cámara empresarial con personalidad jurídica y patrimonio propios establecida bajo la Ley de Cámaras y sus confederaciones, por lo que solicito atentamente sea eliminado el acrónimo A.C., escrito al final del nombre de mi representada.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Los argumentos y evidencias presentados reflejan la opinión de nuestra organización de cara al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-012 de pesos y dimensiones, opiniones que esperamos sinceramente se tomen en cuenta para que el proyecto normativo sea publicado como Norma Oficial Mexicana y para que se vigile estrictamente su cumplimiento. Lo anterior sin menoscabo a que los límites se sigan revisando para ajustarlos a estándares internacionales</p> <p style="text-align: center;"><b>A la opinión pública:</b></p> <p>La Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), apoya el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT.2.2003, publicado el martes 28 de noviembre de 2006 en el <i>Diario Oficial de la Federación</i>, que delimita los pesos y dimensiones máximos permitidos para autobuses, camiones y tractocamiones, permitiendo la circulación de vehículos doblemente articulados al tamaño ahí señalado, sólo en carreteras de la red primaria del país.</p> <p>Esperamos que la publicación de la norma contribuya a un desarrollo ordenado y sustentable en nuestro país, ya que los estudios técnicos relativos al peso y dimensiones de los vehículos que transitan en las carreteras, realizados por instituciones de prestigio tanto nacionales como extranjeras, que en esta Cámara pudimos revisar, concluyen que:</p> <p>Al limitar los pesos y dimensiones como lo marca el proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los costos para la sociedad al permitir la circulación de vehículos con gran peso y volumen son notoriamente superiores a los beneficios</li> <li>• Se conservan en mejor estado los pavimentos</li> <li>• Se contribuye a disminuir la inseguridad vial.</li> <li>• Se ahorran recursos para el mantenimiento de las carreteras.</li> <li>• Se evitan pérdidas significativas en horas-hombre por mayores tiempos del recorrido.</li> <li>• Se protege al medio ambiente y se logra un menor consumo de combustible</li> </ul>		
139.- COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE SINALOA, A.C.	<p>En relación al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PRY-NOM-012-SCT-2-2003, Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con las que pueden circular los Vehículos de Auto transporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2006 en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley Federal de Metrología y Normalización.</p> <p>Sobre el particular, una vez analizado el proyecto de referencia, se destacan los siguientes comentarios:</p> <p>Mantener el peso bruto vehicular de las unidades T3-S2-R4 en 66.5 ton y desautorizar el tránsito de las mismas en caminos tipo C, representa actualmente, en las condiciones físicas y de operación de la infraestructura carretera, una medida insuficiente, dada la incompatibilidad entre las características de estas unidades y las propias de las redes viales tanto de jurisdicción federal como en los ámbitos estatal y urbano.</p> <p>Dicha situación propicia severos daños a los pavimentos y bajos niveles de servicio al tránsito, axial como mayor inseguridad en las maniobras de rebase a estas unidades, en el encuentro con las mismas en tramos de curvas horizontales y en zonas de cruce de peatones.</p>	<p>En relación a sus diversos comentarios a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Por tales razones, en el mediano plazo será necesario bajar a un mas ese peso vehicular, en forma paralela con mayores restricciones a la circulación de este tipo de unidades con caminos tipo B y zonas urbanas, además del desarrollo de terminales de transferencia de carga en ciudades de importancia.</p> <p>Seguro de que la implementación de la norma antes mencionada se traducirá en mayor durabilidad de los caminos y puentes federales, aunado a un significativo ahorro en los recursos que se invierten en la conservación de los mismos.</p>	<p>Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	
<p>140.- INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACION URBANA DE CULIACAN.</p>	<p>Por medio del presente aprovecho para saludarle y enviar a usted algunos consideraciones con referencia a! Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Sobre el Peso y Dimensiones Máximos con las que pueden circular los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2006 en cumplimiento ala dispuesto en el articulo 47 de la Ley Federal de Metrología y Normalización. Del cual una vez analizado expongo o usted algunas consideraciones en virtud de la importancia. para nuestra región por las características que presenta en la actualidad en materia de movilidad urbana:</p> <p>Por ello consideramos necesario que la medida de mantener el peso bruto vehicular de las unidades T3-S2-R4 en 66.5 ton. y desautorizar el tránsito de los mismos en caminos tipo C, represento actualmente una medida insuficiente, conforme. a las condiciones físicas y de operación de la infraestructura carretera, tanto de jurisdicción federal como en los ámbitos estatal y urbano. Así como, el daño físico causado al pavimento de la infraestructura vial, el impacto al transito vehicular que repercute en un bajo nivel de servicio, aumentando los riesgos en maniobras de rebase a las mencionadas unidades o el encuentro con las mismas en tramos de curvas horizontales y en zonas de cruce de peatones.</p> <p>En este sentido, será necesario en el mediano plazo disminuir el peso bruto vehicular, así mismo considerar mayores restricciones a la circulación de este tipo de unidades en caminos tipo B Y zonas urbanas, además del desarrollo de terminales de transferencia de carga en ciudades de importancia, en base a los planes de movilidad existentes, como es el caso de la ciudad de Culiacán. Sinaloa.</p>	<p>En relación a sus diversos comentarios a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que no incluyen propuesta de modificación al proyecto de Norma, motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la Norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto, con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>141.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de FLETES HESA, S. A. DE C. V., señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p>	<p>Ante usted comparezco a exponer:</p> <p>En cumplimiento a lo dispuesto en la fracción I del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y en virtud de que el 28 de noviembre de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, "Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal", por ello, en tiempo y forma vengo a presentar comentarios al proyecto, a lo que respetuosamente expongo:</p>		<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>PRIMERO.- Para la elaboración de los proyectos de normas oficiales mexicanas las dependencias se encuentran sujetas a dos procedimientos y dos instancias diferentes: uno en el que participan los Comités Consultivos Nacionales de Normalización (CCNN), de acuerdo con la disposiciones de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN); y el otro, en el que interviene la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) conforme la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA).</p> <p>De la lectura de los artículos 45 de la LFMN y de los artículos 69-D fracción III; 69-E, fracción II; 69H: 69-I, 69-J; 69-K; 69-L y SEGUNDO TRANSITORIO, todos de la LFPA, se desprende que la COFEMER, fija los criterios tanto para la expedición de las NOM como de las Manifestaciones de Impacto Regulatorio que deben acompañar a los anteproyectos de NOM que presenten las dependencias, así como su dictaminación (MIR y Anteproyectos). Ahora bien, estas funciones están dadas a los CCNN, ello de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 45, 46, 47, 48, 49, 62 y 64 de la LFMN; circunstancia que se traduce en la duplicidad de funciones entre la COFEMER y los CCNN, y con ello, la posibilidad de que se emitan por uno y otro órgano dictámenes y opiniones discordantes.</p> <p>En relación a la designación de un experto cuando el análisis monetario de los costos y beneficios contenidos en las MIR que acompañan a los proyectos de NOM, señalado en el último párrafo del artículo 45 de la LFMN, de entrada se puede decir que existe similitud con las disposiciones del artículo 69-1 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, pero comparando ambas disposiciones, existen diferencias:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Es mayor el plazo previsto en el artículo 45, para la presentación de los comentarios por parte del o los expertos.</li> <li>b) En el Artículo 69-I no se autoriza a las Dependencias a discrepar de la decisión que tome la COFEMER, sobre la propuesta que le haga para designar al experto.</li> <li>c) Es mayor el período para formular observaciones a las manifestaciones de impacto regulatorio y a los anteproyectos de NOM, en el Artículo 46, fracción I de la LFMN.</li> </ol> <p>Lo anterior pone en evidencia un conflicto de leyes.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma,</p>	
<p>142.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p> <p>Pablo Antonio Mejía López , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>SEGUNDO.- El artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, previene entre otras cosas que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado, de pasaje, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los Reglamentos respectivos.</p> <p>Por su parte, el artículo. 1 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, previene que es objeto del citado ordenamiento, regular el peso, dimensiones y capacidad a que se deben sujetar los vehículos de autotransporte de pasajeros, turismo y carga, que transiten en caminos y puentes de jurisdicción Federal.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	Asimismo el artículo 5 del citado Reglamento, previene que los pesos y dimensiones máximos de los vehículos, según el tipo de camino por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la ley Federal sobre Metrología y Normalización.	En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma,	
<p>143.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p> <p>Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>TERCERO.- la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, establece en el artículo 2, fracción 11, inciso a), que en materia de normalización, certificación, acreditamiento y verificación, entre su objeto está fomentar la transparencia y eficiencia en la elaboración y observancia de normas oficiales mexicanas; y es el caso que el proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003 presenta diversas deficiencias por acción u omisión cometidas tanto por la dependencia como por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su elaboración, las cuáles son suficientes para invalidan su aplicación y observancia.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma,</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>144.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad</p> <p>Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>CUARTO.- Como lo señala el Subsecretario de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes existe la necesidad de armonizar la productividad del autotransporte y la industria en general, con la conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera y la seguridad de los usuarios. sin embargo, los argumentos expuestos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) poseen deficiencias importantes e información parcial, porque no dan información técnica y transparente sobre la construcción, mantenimiento y conservación de las carreteras y puentes, así como de la fabricación y construcción de vehículos, sus características y especificaciones del fabricante o constructor; como tampoco de la seguridad de los usuarios.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma,	
<p>145.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad</p> <p>Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>QUINTO.- El Subsecretario de Transporte en su doble carácter de autoridad administrativa y como Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNNTT), en el CONSIDERANDO pretende vincular la sesión del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre celebrada el dieciocho de marzo de dos mil tres, para publicar el proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, siendo que en el pleno del Comité citado se aprobó el Proyecto de modificación de la norma oficial mexicana NOM-012-SCT-2-1995 "PROYECTO DE MODIFICACION DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROYNOM-012-SCT-2-1995, PESO y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL", como obra en actas de las sesiones anteriores a la citada, anteproyecto que obra en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria bajo el número de expediente 10/225/060504 presentado el seis de mayo de dos mil cuatro por el oficial mayor de la Secretaría de Comunicaciones y transportes.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>Cabe aclarar que en la elaboración del proyecto de norma, motivo de consulta pública que se analiza en esta reunión del Comité, se siguieron las formalidades del procedimiento establecido en la ley mencionada y su reglamento, en razón de que se trata de una nueva norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma,</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>146.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA</b>,  <b>S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p> <p>Pablo Antonio Mejía López, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>Ahora bien, si la Norma Oficial Mexicana sujeta a comentarios tiene por objeto establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal y sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, entonces debemos decir que la norma es excluyente de regular los vehículos del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, porque conforme al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, para la prestación de éstos servicios se autorizan vehículos con capacidad, peso y dimensión que no contemplados en la norma oficial mexicana en cita. Por ello, se sugiere modificarse la denominación de la norma o en su caso, incorporar los vehículos a través de los cuáles se presta el servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptarlo, en virtud de que la norma sí incluye disposiciones de peso y dimensiones para los vehículos de pasaje y turismo (autobuses); existen otros ordenamientos que regulan la operación del servicio como es el RAFSA.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>147.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA</b>,  <b>S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p> <p>Pablo Antonio Mejía López, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>El transporte de carga es fundamental para la actividad económica, al facilitar el flujo de bienes en todo el país, a la vez que se constituye como un factor esencial para la competitividad nacional, dado que el costo de transporte influye de manera directa en la determinación del precio final de los productos; que el autotransporte es el medio más utilizado para el servicio de carga, con el 54.87% del flujo total, muy por encima del transporte marítimo, que le sigue en el segundo lugar con apenas el 34.6% de la movilización total; atendiendo a que el proyecto de norma atiende a datos del ejercicio 2003 y, no los actuales, se hace notar que en ese ejercicio se movilizaron 416 millones 908 mil toneladas de productos y materiales en total, según datos publicados por la Secretaría de Comercio; así mismo, atendiendo a la publicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en el 2003, el autotransporte federal de carga registró un parque vehicular que asciende a 438,760 unidades, de las cuales 260,645 son unidades motrices y 177,864 unidades de arrastre (remolques y semirremolques), y 251 grúas industriales. De las unidades motrices, 154,069 son tractocamiones de 2 y 3 ejes y 106,370 corresponden a camiones unitarios de 2 y 3 ejes; igualmente, están registrados 176,500 remolques y semirremolques de 2 o más ejes, que de dicho parque vehicular, existen más de 13 mil camiones de carga de los llamados "fulles", denominados oficialmente "vehículos extralargos", que movilizan cerca de 100 millones de toneladas al año de productos y materiales, en más de 2 millones de viajes; además las unidades doblemente articuladas, por sus características, deben cumplir con ciertos límites sobre dimensiones y Peso Bruto Vehicular (PBV), establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, que actualmente permite un PBV para estos vehículos de hasta 81.5 toneladas, que dichos vehículos según la manifestación de impacto regulatorio emitido por la Comisión Federal de Competencia, se desprende que la mayoría del parque vehicular circula con combinaciones sencillas tractor semiremolque o tractor remolque (T-S o T-R), siendo el uso de configuraciones de doble semiremolque muy reducidas y en la mayoría solo para transportar volúmenes, y solo una parte mínima es para transportar mayor</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>peso; que no obstante ello, desde 2001, se ha tenido la intención de modificar dicha NOM para reducir el límite de Peso Bruto Vehicular permisible, de 81.5 a 75.5 toneladas como máximo, bajo el argumento de armonizar la productividad del autotransporte y la industria en general, con la seguridad que deben tener los usuarios de los caminos, evitar el deterioro acelerado de los puentes y carreteras, y consecuentemente abatir los altos costos de mantenimiento de esas vías de comunicación; que no obstante ello, los anteproyectos anteriores, dictaminados por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 29 de enero de 2001 y el 21 de enero de 2002, no se concretaron por no haber seguido el procedimiento establecido en la Ley Federal de Metrología y Normalización; sin embargo, nuevamente en marzo de 2003 se presenta un anteproyecto de modificación que se comenta, y que reitera la disminución en 6 toneladas de carga útil en el límite del PBV de las unidades doblemente articuladas sin tomar en cuenta que se trata de vehículos que respecto al peso son los que tienen menor incidencia, tanto en la afectación a la infraestructura carretera, como en la seguridad de los usuarios, que a decir de la SCT, la propuesta de modificación señalada tiene como sustento un estudio elaborado por el Instituto del Transporte de Texas(ITT), en el que se concluye que es conveniente reducir el límite de Peso Bruto Vehicular, aunque también recomienda mayores estudios al respecto.</p>		
<p>148.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p> <p>Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>Por otra parte, hay evidencia expuesta por el Instituto de Ingeniería de la UNAM, así como por el Instituto de Estudios Superiores de Occidente, de la Comisión Nacional de Competencia, del Instituto Mexicano del Transporte de que la conclusión a que llega el mencionado estudio emitido por el ITT, está sesgado, y fue elaborado con el único propósito de respaldar el proyecto de modificación, que se propone la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con una grave afectación a la Industria del Autotransporte.</p> <p>Que en el caso, se aportan dos estudios del impacto vehicular sobre puentes y pavimentos, uno de ellos del Instituto de Ingeniería de la UNAM, y otro del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, así como que en materia de seguridad se aportan los datos del VI informe de gobierno del Ejecutivo Federal presentado en el 2006, los cuales concluyen que los puentes y pavimentos tienen capacidad para soportar las cargas actuales y que son mas seguros que antes para los usuarios, aunque también, al igual que el Instituto del Transporte de Texas, recomiendan realizar estudios específicos y de campo sobre estos aspectos; también, no se pasa por alto, que la Comisión Federal de Competencia (COFECO), al opinar sobre el proyecto enviado a la COFEMER, sostiene que <i>"tendría un impacto negativo en términos de eficiencia en el sector autotransporte, toda vez que se traduciría en mayores costos para los usuarios y afectaría a los mercados relacionados "ocasionaría que los usuarios del servicio de autotransporte tuvieran que asumir costos superiores a los actuales para el traslado de mercancías... (lo que) se traduciría, finalmente, en el incremento de precios de los productos para los consumidores finales del país"</i> que la propia COFECO, en consecuencia, recomienda a la SCT que se analicen posibles alternativas para lograr el objetivo al que se orienta su proyecto, que es detener el deterioro de las carreteras y puentes, por un lado, y garantizar la seguridad de los demás usuarios de esas vías de comunicación. De lo contrario, señala, la COFEMER deberá evaluar <i>"si los efectos negativos en términos de eficiencia económica en el sector son superiores a los posibles beneficios planteados por el Proyecto"</i>.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Que con relación a la seguridad del resto de los usuarios de los caminos y puentes federales, se tiene que las unidades doblemente articuladas son las más seguras, dado que presentan un evento cada 2.4 millones de kilómetros recorridos, mientras que un tractocamión sencillo lo tiene cada 748 mil kilómetros, y un camión unitario cada 200 mil; por otra parte, según datos de la industria, reducir en 6 toneladas el límite máximo de carga útil implicará, anualmente, realizar 240 mil viajes adicionales, recorrer 245 millones de kilómetros más, elevar el costo de operación en 3,500 millones de pesos, e invertir 3 mil millones de pesos para reemplazar los "full"; que específicamente de los agremiados de la ANTP, serían 86,747 viajes adicionales, en kilómetros 43,373,500 y, consumo de combustible serían 27,108,438 litros, lo que en monto económico equivale a \$833 millones de pesos; por ende, la consecuencia lógica de lo anterior será una mayor contaminación, el incremento del tráfico vehicular, mayor riesgo de accidentes con vehículos de mayor incidencia en los siniestros, pérdida de competitividad, incremento del precio de los bienes al consumidor final, y en última instancia un mayor deterioro de las carreteras utilizadas por el autotransporte, que es lo que se pretende evitar la COFEMER; el dictamen final de la COFECO sobre el impacto regulatorio del proyecto coincide en los cuestionamientos que aquí he mencionado, además de añadir varios más, como el hecho de que con base en el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la especificación de dimensiones, peso y capacidad del autotransporte debe establecerse en el Reglamento correspondiente, y sin embargo la SCT pretende hacerla a través de una Norma Oficial Mexicana, en virtud de que el propio reglamento, en su artículo 5, transfiere indebidamente el mandato de esta disposición a una norma oficial mexicana, lo que claramente transgrede la garantía de legalidad.</p> <p>Es conveniente resaltar, la existencia de constancias legales que acreditan que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 - misma que se pretende abrogar-, carece de los estudios técnicos y de pruebas para determinar el peso, dimensión y capacidad de los vehículos de autotransporte, así quedo constatado en el Juicio de Amparo Indirecto 940/2003 promovido en el Juzgado Tercero de Distrito en el Estado de Puebla.</p>		
<p>149.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p> <p>Pablo Antonio Mejía López, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>SEXTO.- En relación con el punto: "1.- Objetivo y campo de aplicación, el Proyecto de Norma establece: La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal y sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal".</p> <p>Contrariamente al objeto dispuesto en el artículo 1 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción Federal, previene que es objeto del citado ordenamiento, regular el peso, dimensiones y capacidad a que se deben sujetar los vehículos de autotransporte de pasajeros, turismo y carga, que transiten en caminos y puentes de jurisdicción Federal; el objetivo del proyecto de NOM pretende legislar al ir más allá de lo que el propio Reglamento del cual deviene establece.</p> <p><u>COMENTARIO.-</u> Se debe adecuar al texto del artículo 1 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción Federal.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	
<p>150.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad</p> <p>Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>SEPTIMO.- En relación con el punto 2.- Referencias, el cual dispone que para la correcta aplicación de esta Norma, es necesario consultar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</li> <li>➤ Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</li> <li>➤ Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</li> <li>➤ Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.</li> <li>➤ Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-1993 Sistema General de Unidades de Medida.</li> </ul> <p><u>COMENTARIO.-</u> Estas disposiciones legales no regulan la conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera y la seguridad de los usuarios de los caminos, pues son genéricas y deben formar parte del punto de la bibliografía.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que es procedente y se complementará la bibliografía de acuerdo a su propuesta.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>151.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad</p> <p>Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>OCTAVO.- En relación con el punto 5.- Especificaciones, es obligatorio acotar que si bien el objeto del Proyecto de NOM es establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal y sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, este punto únicamente contempla las especificaciones de peso y dimensiones, sin señalar en ningún apartado lo correspondiente a la CAPACIDAD, excluyendo en todo momento norman la capacidad de los vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo (los cuáles van desde vehículos tipo sedan, combis, van, autobuses, etcétera).</p> <p><u>COMENTARIO.-</u> Se incorpore la CAPACIDAD MAXIMA PERMITIDA para los vehículos del servicio de autotransporte federal pasajeros y turismo, a efecto de conservar hacer este proyecto congruente con el objeto del Reglamento de Peso, Dimensiones Y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos Y Puentes de Jurisdicción Federal, de otra manera, se propicia la discrecionalidad de la autoridad, pues en el fondo este proyecto únicamente aplicaría a los vehículos del servicio de autotransporte federal de carga; siendo, que un gran número de accidentes han sido propiciados por vehículos que exceden la capacidad de pasajeros.</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptarlo, en virtud de que la norma sí incluye disposiciones de capacidad, peso y dimensiones para los vehículos de pasaje y turismo (autobuses); existen otros ordenamientos que regulan la operación del servicio como es el RAFSA.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>152.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad</p>	<p>NOVENO.- En principio, la Ley de caminos, remite a las disposiciones reglamentarias la regulación de las dimensiones, capacidad y peso de los vehículos.</p> <p>Por su parte el Reglamento sobre Peso, Dimensiones Y Capacidad, si bien previene que su objeto es precisamente regular el peso, dimensiones Y capacidad de los vehículos, también es cierto que la regulación que refiere el artículo 5 del citado ordenamiento es del todo desacertada en razón de lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Remite a normas oficiales mexicanas la determinación de pesos, dimensiones Y capacidad vehicular, lo que resulta incorrecto en razón de que la Ley de Caminos previene que en el Reglamento han de establecerse precisamente las dimensiones, capacidad y peso de los vehículos, lo que ha de entenderse en el sentido de que debe prevenirse reglamentariamente los pesos y dimensiones máximos de los vehículos, según el tipo de camino por el que transiten, no los pesos, capacidades y dimensiones mismos, que deben estar sujetos a norma oficial cuyo destinatario sea el fabricante de vehículos, no los usuarios de los mismos los cuales solo pueden ser responsables de usar vehículos no permitidos en ciertos caminos, conforme al propio Reglamento.</li> <li>• Las dimensiones, pesos Y capacidad de los vehículos, han de sujetarse a norma oficial mexicana cuyos destinatarios sean los fabricantes, no los usuarios.</li> <li>• Las cuestiones sobre dimensiones, pesos Y capacidad de los vehículos, Y la configuración de vehículos de carga, atañen fundamentalmente a los aspectos de seguridad, los cuales han sido soslayados por normas caprichosas que ignoran la movilidad de la tecnología aplicada a los vehículos.</li> <li>• No existe norma oficial alguna sobre los revestimientos de los caminos y puentes federales, que permita conocer la resistencia de tales revestimientos a la fatiga y los pesos que puedan soportar sin deformarse, esta norma ha de ir en relación directa con la que se expida respecto a pesos, dimensiones Y capacidades vehiculares.</li> </ul> <p>No existe norma oficial que determine las características de los vehículos en atención a la carga que deban transportar, dirigida a los fabricantes de los mismos, pues tal necesidad surge de las prevenciones del artículo 39 del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que previene la clasificación del servicio de carga en general y especializada, atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCIÓN
<p>153.- Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>NOVENO.- Siendo que esta sociedad tiene como principal objeto la prestación del servicio de autotransporte federal de carga especializada de automóviles sin rodar en vehículos tipo góndola o madrina, cuyas unidades vehiculares circulan principalmente en las carreteras conocidas como ejes de transporte, cuyas características geométricas y estructurales son mejores, y dadas las necesidades de los usuarios del servicio, quienes requieren para ser más competitivos y disminuir costos, este tipo de vehículos que no exceden el peso autorizado, y que se establece en el punto 5.2.1.7 Para las combinaciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que transitan en caminos tipo "ET", "A" Y "B", se permite 1,00 m. de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la combinación, toda vez que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y el Proyecto en comento, no definen lo que es una góndola o madrina, es defina el concepto los vehículos tipo góndola o madrina.</p>	<p>Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición:  <b>"Unidad Vehicular Tipo Góndola o Madrina.-</b> Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semiremolque-remolque o tractocamión-semiremolque-semiremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar".</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>154.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA, S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p><b>DECIMO. En relación con el punto 5.2.1.6.</b> El largo total máximo para las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "4C" de esta Norma.  Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m, y 22,50 m, a que se refieren las tablas "2C" y "4C" para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,80 m.  <b>COMENTARIO.</b>" Las características geométricas y estructurales de las carreteras, caminos y puentes son mejores, y dadas las necesidades de los usuarios del servicio, quienes requieren para ser más competitivos y disminuir costos utilizan diversos tipos de configuraciones respetando el máximo permitido por el reglamento, no obstante, no existe una justificación técnica que determine que los vehículos descritos sean más o menos seguros con el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,80 m.</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió que no es procedente, en virtud de que los términos en que se encuentra el proyecto, permiten mayor seguridad a los usuarios de las carreteras y del propio transportista, ya que autorizar unidades de arrastre con longitudes superiores a las especificadas en el proyecto y de 3 ejes, representaría un mayor desplazamiento del vehículo hacia los carriles adyacentes, principalmente en curva, lo que podría ser causal de accidentes.  En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>155.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA</b>,  <b>S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad                      Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>UNDECIMO.- En relación con el punto 5.2.1.7 Para las combinaciones vehiculares que trasladan autamóviles sin rodar que transitan en caminos tipo "ET", "A" Y "B", se permite 1 ,00 m. de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la combinación; sin embargo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y el Proyecto en comento, no definen lo que es una góndola o madrina, por el/o, se requiere sea definido el concepto de vehículos tipo góndola o madrina.</p>	<p>Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición:  <b>"Unidad Vehicular Tipo Góndola o Madrina.-</b> Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semiremolque-remolque o tractocamión-semiremolque-semiremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar".</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>156.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA</b>,  <b>S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.                      Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>DUODECIMO.- En relación con el punto 5.2.1.8 Para las combinaciones vehiculares de tractocamión con semirremolque (máximo permitido 23 m) que transportan tubos, varillas, láminas, postes y perfiles, en plataformas; se permite 2,50 m. de carga sobresaliente en la parte posterior del semirremolque de la combinación, cuando transiten por caminos tipo "Et", "A", "B" Y "C", siempre y cuando la longitud de la carga sobresaliente más el largo de la plataforma no exceda de 14,63 m. ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la combinación.</p> <p>En relación con el punto 5.2.1.9 Para las combinaciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en los puntos 5.2.1.7 y 5.2.1.8, a los cuales se le permite transportar carga sobresaliente, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. En la carga sobresaliente deberán llevar un indicador de peligro en forma rectangular de 0.30 m. de altura y con un ancho equivalente al vehículo, firmemente sujeto y pintado con rayas inclinadas a 45 grados alternadas en colores negro y blanco reflejante de 0,10 m. de ancho.</li> <li>II. Cuando el vehículo circule con luz diurna, deberán colocarse en sus extremos dos banderolas rojas de forma cuadrangular de 0,40 m. por lado, sujetas firmemente.</li> <li>III. Cuando el vehículo circule en horario nocturno, deberán colocarse en la carga sobresaliente, dos reflejantes y/o dos lámparas que emitan luz roja, además de dos indicadores de peligro que emitan luz roja y visible desde 150 m, además de las luces que requiere el Reglamento de Tránsito en los Carreteras Federales vigente.</li> </ol> <p>COMENTARIO: El primer párrafo del punto 5.2.1.8, se contraponen con el punto 5.2.1.7, porque en un sentido estricto la carga sobresaliente solo se autoriza a tractocamión con semirremolque, no así a camión remolque y tractocamión doblemente articulado.</p> <p>En cuanto a las disposiciones de seguridad, deben estar reguladas en el Reglamento de Tránsito, no así en la norma.</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió no aceptarlo, toda vez que las disposiciones contenidas en los numerales 5.2.1.8 y 5.2.1.7 del proyecto de norma no se contraponen ya que se trata de especificaciones que se determinaron en función de cargas y vehículos específicos, los cuales sí son materia de esta Norma y no del Reglamento de Tránsito.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>157.- JULIO CESAR ENCISO HERNANDEZ, en mi carácter de representante legal de <b>FLETES HESA</b>,  <b>S. A. DE C. V.</b>, señalando como domicilio el número 181 de la calle Monterrey, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc, código postal 06700, en esta ciudad.</p> <p>Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.</p>	<p>DECIMO TERCERO.- 6 métodos de prueba y 10.- Procedimiento de evaluación de la conformidad (PEC) cabe precisar que la vigilancia de la norma oficial mexicana, vinculo ineludible para acreditar su efectividad, estará a cargo de personal autorizado en su ámbito de aplicación, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Autotransporte Federal y Centros SCT) en centros fijos sin embargo, no se determina la ubicación de dichos centros fijos, el equipo de medición a utilizar y el personal autorizado (entre ello, se considera deberá estar capacitado y ser de confianza de conformidad con la Ley de los Trabajadores al Servicio del Estado, más aún, su cargo y/o puesto debe estar contemplado en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues son quienes sin ser autoridades de tránsito efectuaran actos de molestia a los ciudadanos) y la Secretaría de Seguridad Pública Federal por conducto de la Policía Federal Preventiva en centros móviles, en este punto conviene precisar que la norma se contrapone a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, porque la Ley en cita no dispone la existencia de centros móviles.</p> <p>Es necesario, acotar que las características de los actos de verificación, inspección y/o vigilancia, para salvaguardar su privacidad, no requieren que los mismos sean de dominio público, por ello, no debe permitirse la presencia de observadores.</p> <p>Por lo antes expuesto y fundado, a usted Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre:</p> <p>Atentamente pido:</p> <p>Unico: En términos de lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se me tenga por presentado en tiempo y forma con la personalidad que ostento y previos los trámites de ley, se me tenga por desahogado el plazo para hacer los comentarios que se consideran pertinentes en relación al PROY -NOM-012-SCT -2-2003, publicado el 28 de noviembre de 2006, por ser procedente conforme a la ley.</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se decidió que no es procedente, toda vez que el procedimiento de evaluación de la conformidad incluido en el proyecto se apeg a lo dispuesto en los artículos 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 80 de su Reglamento.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II de los artículos 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p> <p>En cuanto a la participación de observadores en los actos de verificación, es una política de transparencia de la SCT.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>158.- La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados de la LX Legislatura</p>	<p>De conformidad con lo establecido en el Proyecto de Norma 012 de Peso y Dimensiones publicado el pasado 28 de noviembre del 2006 en el Diario Oficial de la Federación y atendiendo lo señalado en este; <b>nos permitimos enviar los comentarios del Instituto de Ingeniería de la UNAM</b>, mismos que fueron realizados a solicitud de esta comisión en la LIX, esperando se tomen en consideración, ya que es fundamental para la infraestructura carretera nacionales, una mayor seguridad, productividad y competitividad, en beneficio de un mejor país.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió al análisis del estudio del Instituto de Ingeniería de la UNAM y dado que dicho estudio no incluye propuesta de modificación al proyecto</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>En adición a la solicitud de la Subcomisión de Autotransporte Federal y Transporte Multimodal de la Comisión de Transportes de la H. Cámara de Diputados, en relación con el Proyecto de Norma 012 de Peso y Dimensiones publicado el 28 de noviembre de 2006 en el Diario Oficial de la Federación, hago de su conocimiento que con toda oportunidad esta Comisión en la LIX Legislatura llevo a cabo foros y consultas especializadas mismas que fueron puestas a consideración de las instancias que intervinieron en el proceso de elaboración de la Norma.</p> <p><b>Solicito a ustedes atentamente que en el dictamen final se argumente lo procedente, con fundamento científico, en relación a lo contemplado en el análisis presentado por el Instituto de Ingeniería de la UNAM.</b></p> <p>Sin otro particular, agradezco de antemano su atención a la presente y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.</p>	<p>de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p> <p>Cabe señalar que los comentarios turnados fueron estudiados y analizados, de los cuales no se desprendió propuesta alguna para modificar la norma.</p>	
<p><b>159.- Christian Venus Vázquez Coria</b> en mi carácter de apoderado legal de <b>TMM LOGISTICS, S.A. DE C.V. Y LACTO COMERCIAL ORGANIZADA, S.A. DE C.V.</b></p>	<p>Personalidad que acredito debidamente con el Testimonio Notarial que contiene la Escritura Pública No. <b>39,970 y 39,969</b> respectivamente, mismas que se adjuntan a la presente para su inmediata referencia, señalando como domicilio para oír y recibir todo tipo de notificaciones y documentos el ubicado en Av. De la Cúspide No. 4755, Col. Parques del Pedregal, Delegación Tlalpan, C.P. 14010, en México, Distrito Federal, y autorizando para recibir todo tipo de notificaciones y documentos de forma indistinta a los señores Marcoflavio Rigada Soto y/o Rosa Isela Gallegos Elizarrarrás y/o Raymundo Falcón Sampayo y/o Aline Daniela Díaz Peraza y/o Francisco Manuel Gutiérrez de Villa y/o Carlos Amin Messner Sacramento y/o Lourdes Vázquez Nuñez y/o Felio Mirabent Amor y/o Emmanuel Bandala Magallón, con el debido respeto, comparezco y expongo:</p> <p>Que con fundamento en la fracción I del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, estando en tiempo y forma, vengo a presentar los siguientes comentarios en nombre de mis representadas, al Proyecto de Norma Oficial Mexicana No. PROY-NOM-012-SCT-2003, mismo que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el pasado 28 de noviembre de 2006:</p> <p>Respecto de la eliminación del segundo párrafo del numeral 5.1.2.1. comenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminar el máximo de tonelaje perjudica los intereses operativos de las empresas que represento, toda vez que se han adquirido 60 cajas de 40 pies' para mover tonelaje de 81 .50 de carga para más de 10 Clientes potenciales.</li> </ul>	<p>En relación con los comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<ul style="list-style-type: none"> <li>De entrar en vigor el Proyecto de Norma No. PROY-NOM-012-SCT-2003, nuestros clientes han manifestado que terminarían los Contratos que tenemos celebrados con ellos, o, en su caso, solicitarían un descuento en la tarifa, lo que se traduce en una pérdida económica significativa para las empresas que represento.</li> <li>Los equipos fueron comprados con suspensión neumática para cumplir con el requisito de poder cargar el tonelaje arriba mencionado, por lo que hubo un gasto que se erogó en virtud de la necesidad de cumplir con el peso. Así las cosas, de entrar en vigor el PROY-NOM-012-SCT-2003, dicha adquisición, además de volverse innecesaria, se traducirá en pérdidas significativas para las empresas que represento.</li> <li>Las tarifas negociadas con los clientes atienden al tonelaje del peso de 81.50, tarifas que fueron negociadas y preferenciales para muchos de los Clientes.</li> <li>De entrar en vigor el PROYNOM-012-SCT-2003, se prevé que algunos de los transportistas que se ven perjudicados por su aplicación puedan promover el amparo respectivo y de concedérseles, habría un descontrol en el gremio ya que a quien se le conceda el amparo, estará en posibilidades de cargar el peso máximo de 81.50 y por consecuencia, los clientes solicitarán de sus servicios, viéndose perjudicados quienes no estén amparados.</li> </ul>		
<b>160.- GRANELERA INTERNACIONAL DE TUXPAN, S.A. DE C.V.</b>	<p>Distinguidos Señores:</p> <p>Si se llegara a aplicar esta NON, con las reducciones en pesos que se establecen, Granelera Internacional de Tuxpam, S. A. de C. V., se vería obligada a reconocer un incremento en el precio de los fletes, con lo cual la dejaría fuera de competencia contra el precio de ferrocarril de Veracruz (competidor directo) aunque la distancia sea mas corta a los destinos.</p> <p>Resulta impensable que se quiera introducir una norma, que impulse a monopolizar el transporte en compañías ferroviarias dentro de un libre mercado, y en un proceso de eficiencia de logísticas, se reduzca el número de alternativas en puertos, provocando la concentración de operaciones en uno sólo.</p> <p>Se han estado haciendo estudios y esfuerzos para aumentar la eficiencia y bajar el impacto de deterioro a las carreteras y a pesar de probar que con una combinación vehicular de más ejes, mas segura y de menor tamaño, que transmiten menos peso por punto de apoyo a la carpeta asfáltica se diga que aunque tenga menos peso daña mas, creo que hasta por sentido común no resulta lógico.</p> <p>Es impensable también que cuando una carga se puede mover con un tractor y dos jaulas prácticamente lo prohíban, (solo permitiendo 66.5 con full), pero sí este permitido en esta misma norma mover la misma carga con dos tractores y dos jaulas (88 tm), aumentando con esto el peso a circular (por el tractor extra), el aumento en consumo de combustibles y mayor desgaste, por mayor trafico en las carretas. (Además moviendo más fierros en lugar de mercancía útil).</p> <p>Se arguye que es por la concentración de carga en los puentes y se asume que los camiones van a ir separados. Esto no es congruente ya que lo que lógicamente provocaría sería el aumento de trafico reduciendo los espacios entre vehículos y la velocidad promedio por saturación.</p>	<p>En relación con los comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluyen propuestas de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fueron los comentarios de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p> <p>Se sugiere a la Secretaría lleve a cabo las labores necesarias para resolver la problemática respecto de los derechos de paso, interconexión y tráfico interlineal.</p>	<p>Aprobado el 2o. párrafo por el CCNN-TT por consenso y lo demás aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Recordemos también que de las cosechas nacionales el ferrocarril no tiene capacidad más que para mover el 30 % de las mismas, a zonas donde existe la infraestructura ferroviaria. Esta aplicación provocara que los productos básicos nacionales (que es donde mas impacto presenta), sean menos competitivos y cada vez seamos mas dependientes de los productos terminados importados, con la consiguiente perdida paulatina de empleo por la desaparición de empresas nacionales de transformación de básicos.</p> <p>No es posible la aplicación de normas sin remedios, si el ferrocarril va a ser la opción de transporte mas recomendable, donde están las vías y compromisos para que este medio de transporte realmente de servicio a todo el territorios nacional? O pretendemos que el ferrocarril decida que zonas deben de crecer o que zonas deben desaparecer?</p> <p><b>PETICION PARA EL CASO DE TUXPAN</b></p> <p>Que de manera urgente se pueda terminar la construcción de la Autopista México Tuxpan.</p> <p>Que exista la alternativa de Ferrocarril si esta opción es más viable que el auto transporte.</p> <p><b>Mientras tanto:</b></p> <p>Eximir al autotransporte que salga del Puerto de Tuxpan de la aplicación de la Nom 012- SCT-2-2003, transportando graneles agrícolas, mientras se termine la construcción de la autopista México Tuxpan o exista otro medio de Transporte que le permita subsistir.</p> <p><b>Esto nos permitirá:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobrevivir durante este tiempo,</li> <li>• Disminuir la concentración del manejo de graneles agrícolas en su comercialización y logística.</li> <li>• Dar una alternativa de Puerto al comprador.</li> <li>• Descongestionar el Puerto de Veracruz,</li> <li>• Sostener las empresas y fuentes de trabajo que se han generado en el Puerto de Tuxpan y su zona de influencia (principalmente donde no hay vías de ferrocarril)</li> <li>• Favorecer el desarrollo regional de la zona</li> </ul> <p><b>En el momento que la autopista sea terminada y con el pago de una cuota competitiva, permitirá:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un incremento inmediato en la competitividad, desalojo, y costos del puerto.</li> <li>• Realmente será el puerto más cercano a la ciudad de México, pues la conexión será muy eficiente.</li> <li>• Una opción más para el usuario' que permitirá contribuir a su eficiencia y competitividad y la del país.</li> </ul> <p>Creo que la invitación y el deseo del gobierno actual es buscar como generar competitividad, eficiencias y empleos. Debilitar posiciones monopólicas y activar la economía.</p> <p>Respetuosamente creo que esta norma, no fue concebida con esos principios. Ojalá entre todos los participantes podamos lograr los objetivos planteados.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p>161.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)</p>	<p>El que suscribe Vicepresidente de Administración e Información y Apoderado de la Cámara Nacional de la Industria Molinera de Trigo (CANIMOLT), señalando como domicilio el ubicado en la Avenida de los Insurgentes Sur Número 826, 6o. Piso, Ala "Centro", Colonia del Valle, Delegación Benito Juárez, Código Postal 03100 en la Ciudad de México, Distrito Federal, ante ese H. Comité Consultivo, comparezco a manifestar el interés y la preocupación de nuestro sector Industrial respecto de los términos del <b>PROYECTO de Norma Oficial Mexicana número PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal</b>; al tenor de los siguientes comentarios:</p> <p>PRIMERO. La Cámara Nacional de la Industria Molinera de Trigo, de conformidad con la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, es un órgano de Interés público; de consulta y colaboración del Estado; no persigue fines de lucro y debe promover y defender los intereses del sector industrial molinero de trigo. Bajo estos principios recurro a ese Comité y la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes para expresar nuestra preocupación por los aspectos generales que contempla este Proyecto de Norma Oficial, que impactará inequívocamente en el costo de transportación de los insumos y productos que requiere y produce la industria.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>162.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)</p>	<p>SEGUNDO. Es interés de nuestro sector Industrial cumplir y hacer cumplir lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), y la Ley Reglamentaria del Servicio ferroviario (LRSF), entre otras disposiciones normativas que desde nuestro punto de vista no han sido considerados para la elaboración del propio Proyecto de NOM-012. En particular nos referimos al Artículo 39 de la LCPAF y a los Artículos 1 y 47 de la LRSF.</p>	<p>En relación a este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>En cuanto a las disposiciones normativas a que hace referencia en este comentario, se precisa que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es parte fundamental para la elaboración de la presente norma.</p>	
<p><b>163.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)</b></p>	<p>TERCERO. Nuestra Cámara ha participado en múltiples reuniones para analizar y discutir este Proyecto de NOM externando su preocupación por el efecto que se causará en la competitividad de las empresas mexicanas al favorecer, con estas disposiciones, a un modo de transporte terrestre (ferrocarril), imitando las capacidades de otro (autotransporte), bajo el argumento, que puede ser válido pero no por ello afortunado, de proteger la infraestructura carretera de nuestro país. El impacto del incremento en el costo de movilización, seguramente es muy superior a lo que el propio Gobierno Federal pretende ahorrar en mantenimiento, conservación y mejoramiento de nuestras carreteras y puentes, y este elemento en ningún momento ha sido evaluado ni aceptado por el propio Comité, para ponderar otras alternativas de solución al conflicto de la disminución de peso en el autotransporte, como puede serlo, en términos del artículo 22 de dicha Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el mejoramiento de la infraestructura.</p>	<p>En relación a este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p><b>164.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)</b></p>	<p>CUARTO. CANIMOLT ha decidido adherirse a los análisis técnicos que han presentado los expertos tanto públicos como privados y los propios académicos mexicanos, que desde nuestro punto de vista, gozan de cabal reconocimiento como es el caso de la UNAM. En este sentido: esperamos haga lo propio esa Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>Al seno del Grupo de Trabajo del Comité se han expresado de muchas formas cómo se puede proteger la infraestructura con ciertos beneficios tecnológicos en los vehículos, sus suspensiones, etc.; de igual manera, hemos sido testigos de cómo se mejoró o aumentó la seguridad en las carreteras con el uso de estos equipos modernos; cómo se disminuye el número de vehículos que circula en todo el país al tener mayor y mejor capacidad de carga; y también cómo se propicia una disminución en los costos de traslado aumentando la eficiencia y la competitividad de las empresas transformadoras y/o proveedoras de servicios.</p>	<p>En relación a este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.	
<p><b>165.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)</b></p>	<p>QUINTO. Es opinión de CANIMOLT, que resulta mejor inversión para el país, mejorar e incrementar la infraestructura carretera, los puentes e incluso, las rutas férreas, que restringir las capacidades potenciales de los prestadores de servicios, los usuarios, y la industria, entre otros, en detrimento de la competitividad y de los costos que repercutirán, invariablemente, en los consumidores mexicanos.</p> <p>Más aún, según nuestras estimaciones, disminuir la capacidad de carga de los grandes autotransportes (fulles, por ejemplo), propiciará al menos dos efectos:</p> <p>a) El uso de más vehículos de menor capacidad que sumados pueden cargar más graneles agrícolas. En consecuencia, no queda resuelta la propuesta de proteger las carreteras y 105 puentes (por ejemplo, dos trailers sencillos cargarán más graneles y pesarán mucho más en un puente y tendrán más descargas de peso sobre el pavimento; pero el costo de usarlos será mayor al de utilizar un "full".</p> <p>b) Las tarifas ferroviarias (que es el modo de transporte que supuestamente compite con el camión) se verán incrementadas en detrimento de los usuarios y del consumidor final, lo que ya está sucediendo al informar alzas de hasta 30% en algunas rutas. Es claro que si al camión como (supuesto) competidor del FFCC, se le disminuye el peso, las empresas ferroviarias tendrán más margen y libertad de subir las tarifas.</p> <p>Esto solo beneficia las prácticas monopólicas que hoy realizan los FFCC, pues una tolva granelera de FFCC, puede cargar 90 toneladas, mientras que un camión, tan solo podrá hacerlo con poco más de 50 toneladas, máximo, dependiendo del peso del vehículo sin cargar.</p> <p>Por lo expuesto, a ese H. Comité respetuosamente solicito considere nuestros argumentos y los planteados por las empresas e industrias usuarias del transporte, a fin de propiciar una mayor competencia entre modos de transporte, como lo prevé la Ley y, en lugar de restringir la competitividad de la industria mexicana, se fortalezca mejorando la infraestructura carretera y ferroviaria nacional.</p>	<p>En relación a este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p><b>166.- MANUEL JUAREZ CASTAÑEDA, representante de BACHOCO, S.A. DE C.V</b></p>	<p>Promoviendo a nombre y representación de la empresa denominada <b>BACHOCO, S.A. DE C.V.</b>, cuya personalidad acredito en términos del instrumento notarial número 17 576, mismo que se acompaña en copia certificada al presente curso, atentamente comparezco y expongo lo siguiente:</p> <p>Me dirijo a usted con la intención de realizar comentarios acerca del Proyecto de Norma de Peso y Dimensiones PROY-NOM-012-SCT-2-2003 que tiene alta afectación en la productividad, competitividad y costos en la empresa que represento.</p> <p>Atendiendo al pronunciamiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de preservar la seguridad y conservación de la infraestructura carretera del país, y de la Secretaría de Economía de mantener la productividad y competitividad' de los sectores industriales en los mercados nacionales e internacionales, reitero nuestra posición de mantener la eficiencia de las diferentes configuraciones vehiculares que se involucran en este tema.</p> <p>La aprobación del proyecto de la norma mencionada al rubro, ocasionaría graves perjuicios económicos a mi representada, ya que para Bachoco, S.A. de C.V. es indispensable que en el caso de vehículos en configuración T3-S2-R4 se mantengan los valores actualmente permitidos en cuanto a peso (81.5 toneladas de peso bruto vehicular) y no como lo prevé el proyecto de modificación a la norma referida (75.5 toneladas de peso bruto vehicular), así como conservar la autorización de Circulación de vehículos en configuración T3-S2-R4 ó doblemente articulados sobre caminos tipo "C" conservando la interconexión de la red carretera a nivel nacional para este tipo de vehículos, toda vez que los centros de trabajo objeto de nuestra empresa como las granjas de pollo y gallina a nivel nacional no se encuentran a pie de carretera, sino a gran distancia de estas, de igual manera plantas y centros de distribución, por las características especiales de clima, y bioseguridad que en la industria avícola se requieren.</p> <p>La actividad de Bachoco requiere de equipo de transporte especializado (con sistemas de descarga de granos a silos elevados y vehículos de ambiente controlado para incubadoras) que no son de uso común para los transportistas externos.</p> <p>De ser aprobadas las modificaciones del Proyecto de Norma de Peso y Dimensiones PROY-NOM-012-SCT-2-2003, mi representada se vería obligada a cambiar sus esquemas de logística y distribución, aumentando el número de viajes (79,184 viajes adicionales en 5 años) para movilizar la misma cantidad de carga y con ello se elevarían los costos de distribución al requerir mas vehículos propios (557 vehículos) y/o externos, provocando gastos e inversiones por mas de \$2,138'855,620 M.N. Adicional a lo anterior, se requerirían mas operadores capacitados para uso de equipos especiales, mayor gasto en combustible, peaje, seguros, mantenimiento, instalaciones para resguardar los vehículos excedentes a nuestra capacidad de almacenaje actual, entre otros rubros e importes en las diferentes operaciones de mi mandante, por lo que anexo a la presente los datos y montos referidos.</p>	<p>En relación con el comentario de mantener los valores actuales permitidos en cuanto al peso, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																																
<b>167.- MANUEL JUAREZ CASTAÑEDA, representante de BACHOCO, S.A. DE C.V</b>	<p>Estamos absolutamente convencidos de los beneficios que representan los vehículos doblemente articulados para los diferentes sectores industriales, por lo que exponemos lo siguiente.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La configuración T3-S2-R4 estadística mente es la más segura, al tenerse registrados el menor numero de accidentes por kilómetro recorrido, de acuerdo a las cifras expresadas por la misma- ser. El empleo de esta configuración representa un menor número de viajes. Es conveniente recordar que a mayor frecuencia de viajes, mayor probabilidad de accidente.</li> <li>2. La configuración T3-S2-R4 requiere operadores mejor capacitados, lo que se traduce en una reducción de riesgos.</li> <li>3. La configuración T3-S2-R4 es hasta ahora la mas rentable y productiva para todos los sectores en México. Es importante conservar estas ventajas competitivas tanto a nivel local como con nuestros socios comerciales, ya que es una de las pocas que aún tenemos en México.</li> <li>4. La configuración T3-S2-R4 en sus características de peso actualmente autorizada y en uso es la que menos daña. la infraestructura carretera, al ejercer le menor carga por eje, lo que se traduce en un menor gasto público por mantenimiento.</li> <li>5. La configuración T3-S2-R4 representa un menor consumo de combustible, y por ende, menor contaminación ambiental contra otras configuraciones vehiculares.</li> </ol>	<p>En relación con estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>																																																																
<b>168.- MANUEL JUAREZ CASTAÑEDA, representante de BACHOCO, S.A. DE C.V</b>	<p>Por lo anteriormente expresado, así como en base a los datos que se anexan este escrito, consideramos que el Proyecto de Norma de Peso y Dimensiones PROY-NOM-012-SCT2-2003, no refleja la realidad de las circunstancias y necesidades del Autotransporte en México. Por lo que consideramos que el proyecto que nos ocupa fue realizado sin tomar en cuenta a todos los sectores involucrados, lo que ocasionaría en caso de su aprobación perjuicios en diferentes rubros de su actividad.</p> <p>Sin otro particular de momento, quedamos a sus órdenes para cualquier comentario.</p> <p style="text-align: center;"><b>ANEXOS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Proyección de viajes adicionales para ajustar modificación de logística y distribución a NOM-012-SCT -2-2003</b></p> <table border="1" data-bbox="493 1084 1360 1367"> <thead> <tr> <th rowspan="2">proyección de viajes a 5 años</th> <th colspan="2">viajes -</th> <th colspan="2">costo proyectado -</th> <th colspan="2">costo real</th> <th colspan="2">diferencia</th> </tr> <tr> <th>mensual</th> <th>costo viaje</th> <th>mensual -</th> <th>mensual</th> <th>mensual</th> <th>mensual</th> <th>anual</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>14,330</td> <td>5,776</td> <td>82,770,080</td> <td>64,361,174</td> <td>18,408,906</td> <td>-</td> <td>220,906,874</td> </tr> <tr> <td></td> <td>15,047</td> <td>5,978</td> <td>- 89,952,895</td> <td>66,613,815</td> <td>23,339,080</td> <td></td> <td>280,068,965</td> </tr> <tr> <td></td> <td>15,799</td> <td>6,187</td> <td>97,756,309</td> <td>68,945,298</td> <td>28,811,011</td> <td></td> <td>345,732,126</td> </tr> <tr> <td></td> <td>16,589</td> <td>6,404</td> <td>106,236,669</td> <td>71,358,384</td> <td>34,878,285</td> <td></td> <td>418,539,419</td> </tr> <tr> <td></td> <td>17,419</td> <td>6,628</td> <td>115,452,700</td> <td>73,855,n7</td> <td>41,596,772</td> <td></td> <td>499,161,270</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALES</b></td> <td><b>79,184</b></td> <td></td> <td><b>492,168,653</b></td> <td><b>345,134,598</b></td> <td><b>147,034,054</b></td> <td></td> <td><b>1,764,408,653</b></td> </tr> </tbody> </table>	proyección de viajes a 5 años	viajes -		costo proyectado -		costo real		diferencia		mensual	costo viaje	mensual -	mensual	mensual	mensual	anual		14,330	5,776	82,770,080	64,361,174	18,408,906	-	220,906,874		15,047	5,978	- 89,952,895	66,613,815	23,339,080		280,068,965		15,799	6,187	97,756,309	68,945,298	28,811,011		345,732,126		16,589	6,404	106,236,669	71,358,384	34,878,285		418,539,419		17,419	6,628	115,452,700	73,855,n7	41,596,772		499,161,270	<b>TOTALES</b>	<b>79,184</b>		<b>492,168,653</b>	<b>345,134,598</b>	<b>147,034,054</b>		<b>1,764,408,653</b>	<p>En relación con estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
proyección de viajes a 5 años	viajes -		costo proyectado -		costo real		diferencia																																																												
	mensual	costo viaje	mensual -	mensual	mensual	mensual	anual																																																												
	14,330	5,776	82,770,080	64,361,174	18,408,906	-	220,906,874																																																												
	15,047	5,978	- 89,952,895	66,613,815	23,339,080		280,068,965																																																												
	15,799	6,187	97,756,309	68,945,298	28,811,011		345,732,126																																																												
	16,589	6,404	106,236,669	71,358,384	34,878,285		418,539,419																																																												
	17,419	6,628	115,452,700	73,855,n7	41,596,772		499,161,270																																																												
<b>TOTALES</b>	<b>79,184</b>		<b>492,168,653</b>	<b>345,134,598</b>	<b>147,034,054</b>		<b>1,764,408,653</b>																																																												

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																						
	<p style="text-align: center;"><b>Equipo de transporte propio requerido para ajustar modificación de logística y distribución a NOM-012-SCT -2-2003</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 10%;">Costo unit.</th> <th style="width: 10%;">Inventario Actual</th> <th style="width: 10%;">Inventario Necesario</th> <th style="width: 10%;">Inversión (USO)</th> <th style="width: 10%;">Inversión (Pesos)- (11*1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>--</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Caja seca 48'</td> <td style="text-align: right;">31,800</td> <td style="text-align: center;">89</td> <td style="text-align: center;">59</td> <td style="text-align: right;">1,886,800</td> <td style="text-align: right;">20,754,800</td> </tr> <tr> <td>Caja refrigerada 48'</td> <td style="text-align: right;">78,750</td> <td style="text-align: center;">169</td> <td style="text-align: center;">113</td> <td style="text-align: right;">8,872,500</td> <td style="text-align: right;">97,597,500</td> </tr> <tr> <td>Tolva aluminio 48'</td> <td style="text-align: right;">84,000</td> <td style="text-align: center;">171</td> <td style="text-align: center;">114</td> <td style="text-align: right;">9,576,000</td> <td style="text-align: right;">105,336,000</td> </tr> <tr> <td>Plataforma pollo vivo 48'</td> <td style="text-align: right;">30,000</td> <td style="text-align: center;">208</td> <td style="text-align: center;">139</td> <td style="text-align: right;">4,160,000</td> <td style="text-align: right;">45,760,000</td> </tr> <tr> <td>Plataforma encortinada 48'</td> <td style="text-align: right;">32,000</td> <td style="text-align: center;">49</td> <td style="text-align: center;">33</td> <td style="text-align: right;">1,045,333</td> <td style="text-align: right;">11,498,667</td> </tr> <tr> <td>Tractocamión</td> <td style="text-align: right;">85,000</td> <td style="text-align: center;">150</td> <td style="text-align: center;">100</td> <td style="text-align: right;">8,500,000</td> <td style="text-align: right;">93,500,000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>TOTALES</b></td> <td style="text-align: right;">./-</td> <td style="text-align: center;">836</td> <td style="text-align: center;">557</td> <td style="text-align: right;">34,040,633</td> <td style="text-align: right;">374,446,967</td> </tr> </tbody> </table>		Costo unit.	Inventario Actual	Inventario Necesario	Inversión (USO)	Inversión (Pesos)- (11*1)	--						Caja seca 48'	31,800	89	59	1,886,800	20,754,800	Caja refrigerada 48'	78,750	169	113	8,872,500	97,597,500	Tolva aluminio 48'	84,000	171	114	9,576,000	105,336,000	Plataforma pollo vivo 48'	30,000	208	139	4,160,000	45,760,000	Plataforma encortinada 48'	32,000	49	33	1,045,333	11,498,667	Tractocamión	85,000	150	100	8,500,000	93,500,000	<b>TOTALES</b>	./-	836	557	34,040,633	374,446,967		
	Costo unit.	Inventario Actual	Inventario Necesario	Inversión (USO)	Inversión (Pesos)- (11*1)																																																				
--																																																									
Caja seca 48'	31,800	89	59	1,886,800	20,754,800																																																				
Caja refrigerada 48'	78,750	169	113	8,872,500	97,597,500																																																				
Tolva aluminio 48'	84,000	171	114	9,576,000	105,336,000																																																				
Plataforma pollo vivo 48'	30,000	208	139	4,160,000	45,760,000																																																				
Plataforma encortinada 48'	32,000	49	33	1,045,333	11,498,667																																																				
Tractocamión	85,000	150	100	8,500,000	93,500,000																																																				
<b>TOTALES</b>	./-	836	557	34,040,633	374,446,967																																																				
<p><b>169.- ROBERTO EUSEBIO RIOS y RAMIREZ,</b> en representación de la <b>ASOCIACION NACIONAL MEXICANA DE EMPRESAS COURIER, A.C. (ANMEC)</b></p>	<p>Personalidad que acredito mediante copia certificada de la escritura número 30,710 de fecha junio 27, 2003, pasada ante la fe del Licenciado Nathaniel Ruíz Zapata, Notario Público No. 104 del Estado de México y de la cual también se exhibe copia simple para que previa compulsu que se haga con la copia certificada se me devuelva ésta última, señalando como domicilio para oír y recibir toda clase de notificaciones el ubicado en Manuel Avila Camacho 40, Piso 10 - Despacho 01 - "B" Torre Esmeralda 1, Lomas de Chapultepec, Miguel Hidalgo, c.P. 11000, México, Distrito Federal y autorizando para tales efectos a los señores Licenciados Juan Carlos Garrido Escandón, Laura Carolina Ramírez Pérez y Rodrigo Velázquez Mendiola, respetuosamente expongo:</p> <p>Que con fundamento en lo dispuesto por el artículo 47, fracción 1 de la Ley de Metrología y Normalización, vengo en tiempo y forma legal a presentar comentarios en nombre de mí representada, respecto al PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 28 de noviembre de 2006.</p> <p>Es importante destacar que los comentarios que a continuación se esgrimen por parte de mí representada, obedecen al claro interés que representa para ésta el Proyecto de Norma Oficial Mexicana de referencia, pues la actividad de transporte terrestre a la que la misma se refiere es una actividad que se relaciona en gran medida con la actividad que realizan los diversos agremiados a mi mandante, por lo que la entrada en vigor de la citada Norma Oficial Mexicana sería de enorme trascendencia no solo para el sector de autotransportistas sino también para el de prestadores de servicios de paquetería y mensajería al que se dedican los agremiados a mi mandante.</p>	<p>En relación a este comentario 169 se da respuesta en los mismos términos del comentario número 1 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>																																																						

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Sobre el particular, mi representada considera que a la luz del contenido del artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, podría resultar cuestionable desde el punto de vista jurídico, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca, a través de una Norma Oficial Mexicana, las condiciones de peso y dimensiones máximas con los que pueden circular vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal; ello, toda vez que el legislador estableció expresamente, en el citado artículo 39 de la citada ley, que tales condiciones de peso y dimensiones deberán ser cumplidas por los vehículos correspondientes <u>"en los términos que establezcan los reglamentos respectivos"</u>. Es decir, el legislador dispuso que las condiciones en comento se estableciesen precisamente en los reglamentos aplicables, cuya expedición evidentemente, compete al Titular del Ejecutivo Federal y no así a través de otro instrumento jurídico, como sería el caso de las Normas Oficiales Mexicanas, que tienen una naturaleza jurídica, procedimiento de creación y órgano o autoridad que la expide, sustancialmente diferentes a los de un reglamento.</p> <p>Adicionalmente, por lo que se refiere al argumento de esa Secretaría consistente en que el artículo 40, fracción XVI de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, misma que entró en vigor en el año 1992, contempla la expedición de Normas Oficiales Mexicanas que tengan por finalidad establecer las características y/o especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte, equipos y servicios conexos para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios, debe tenerse presente que, particularmente por lo que toca al tema de las condiciones de peso y dimensiones, otro ordenamiento legal (la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 39), el cual entró en vigor de manera posterior a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (1993) estableció que dicho tema se trataría en los reglamentos respectivos y no así en una Norma Oficial Mexicana. Sobre esta cuestión, es de resaltarse que en el sistema jurídico mexicano, según lo ha establecido la Suprema Corte de Justicia de la Nación en tesis jurisprudencial, aún cuando no haya disposición derogatoria, opera el principio jurídico de que la ley posterior deroga tácitamente a la anterior en las disposiciones que le sean total o parcialmente incompatibles.</p> <p>Por lo expuesto, se recomienda a esa Secretaría considerar la integración de un anteproyecto de reformas al Reglamento sobre Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, con el objeto de que sea en ese instrumento reglamentario donde se establezcan las condiciones de peso y dimensiones aplicables, de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</p> <p>La inclusión de las multicitadas condiciones de peso y dimensiones en una Norma Oficial Mexicana y no en un reglamento, se traduciría, en nuestra opinión, en una afectación para los particulares a sus garantías de legalidad y de seguridad jurídica, lo cual, a su vez, podrá generar impugnaciones de estos últimos en los ámbitos judicial y administrativo (v.g. conforme a la Ley de Amparo o a la Ley Federal del Procedimiento Contencioso Administrativo).</p> <p>Por lo anteriormente expuesto,</p> <p>A ese Comité respetuosamente solicito se sirva:</p> <p><b>PRIMERO.-</b> Tenerme por presentado en los términos del presente escrito, reconociendo la personalidad con la que me ostento.</p> <p><b>SEGUNDO.-</b> Considerar los comentarios de mi representada al momento de analizar todos los comentarios que se viertan en el plazo de ley correspondiente en relación con el Proyecto de Norma Oficial Mexicana de referencia.</p>		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p><b>170.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.</b></p>	<p>De conformidad con lo establecido en la publicación del referido Proyecto de Norma Oficial Mexicana en el Diario Oficial de la Federación del 28 de Noviembre 2006, sírvanse encontrar a continuación nuestros comentarios a la misma.</p> <p>1.- Entendemos que mientras que el presente proyecto no se publique como Norma, la normatividad vigente es la que está establecida en la NOM-012-SCT-2-1995, sin embargo esta norma presenta diversas disposiciones que tenían un tiempo de vigencia, por lo que nos gustaría saber donde podemos encontrar que disposiciones de la misma permanecen vigentes.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p><b>171.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.</b></p>	<p>2.- Por otro lado al no entrar en vigencia lo establecido en el proyecto de norma en comento, y no ser reconocidos los caminos tipo ET, a la combinación TS se le permite actualmente una longitud máxima de 20.80m en lugar de 23m del proyecto. La mayoría de las combinaciones con semirremolque de 53' miden en total mas de los 20.80m de la actual norma, por lo que nos atrevemos a preguntar si existe un "permiso" que nuestros clientes pueden obtener para continuar circulando con esas combinaciones o si irremediamente están con el peligro latente de ser infraccionados en cualquier momento.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
172.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	3.- En las definiciones de "Capacidad" y la de "Carga Util y Peso Util" se establece que los reconstructores pueden diseñar vehículos, lo cual lo consideramos improcedente, pues por definición un reconstructor reconstruye vehículos a que regresen a su condición de diseño original del fabricante. Solicitamos que se elimine la alusión al reconstructor.	En relación a su comentario a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó improcedente, en virtud de que estos conceptos ya se encuentran definidos en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. El Comité recomienda a la Secretaría que en su revisión de la reglamentación mencionada considere lo propuesto en este comentario.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
173.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	4.- Sugerimos modificar la definición de "Convertidor" para que quede como sigue: <u>"Sistema de acoplamiento Que se engancha a un semirremolque para convertido en remolque de tal forma Que pueda ser arrastrado por un Camión o por un Semirremolque"</u> .	En relación con este comentario, se contesta en los mismos términos que el comentario número 9 de este documento y se agrega lo siguiente: Convierte a un semirremolque en remolque.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
174.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	5.- Sugerimos modificar la definición de "Remolque" para que quede como sigue: <u>"Vehículo con eje delantero y trasero no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un semirremolque. También se reconoce como remolque a un semirremolque acoplado con un convertidor"</u> .	Con respecto a su comentario relativo a la modificación de la definición y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve incluir parcialmente la definición, la cual quedará como a continuación se indica:	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p><b>“Remolque.-</b> "Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje trasero fijo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un semirremolque.</p>	
<p>175.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.</p>	<p>6.- En las tablas del punto 4.2 se definen las únicas combinaciones vehiculares autorizadas para circular, sin embargo muchas otras combinaciones que actualmente circulan no están enunciadas. Sugerimos se indique que las combinaciones son enunciativas y no <i>limitativas</i>, pudiendo existir otras previa autorización de la Dirección General de Autotransporte Federal sin que se excedan las limitaciones de dimensiones y de peso de configuraciones similares.</p>	<p>En relación con sus comentarios en el sentido de que no se incluyen otras combinaciones que actualmente circulan y que no están enunciadas, se considera procedente, en términos del artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, por lo que realizarán las modificaciones respectivas, en el que se indique que las figuras de las tablas son enunciativas y no limitativas.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>176.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.</p>	<p>7- En el punto 5.1.1.2. se menciona que "Las concentraciones máximas de carga que se autorizan para el tractocamión doblemente articulado, se rigen de acuerdo con la resistencia de puentes," Hemos buscado en las normas y reglamentos de la SCT y no encontramos referencia a esta terminología En el punto 5.1.1.1., es claro que la descarga por eje es la que aparece en las tabla A del apéndice normativo; sin embargo para las configuraciones a las que se refiere el punto 5.1.1.2 no queda claro la descarga máxima por eje o ~ de ejes. Queremos suponer que al no dar a conocer los supuestos de "resistencia de puentes" no se está hablando de una fórmula similar a la que se utiliza en Estados Unidos y que es conocida como "fórmula de puentes". Sugerimos entonces que la redacción para este párrafo se modifique como sigue: <u>"5.1.1.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para el tractocamión doblemente articulado será de acuerdo con lo mostrado en la tabla 4B del apéndice normativo. Las concentraciones máximas de carga que se autorizan por eje o grupo de ejes serán las mostradas en la tabla de acuerdo al tipo de camino en Que transitan son las indicadas en la tabla "A" del apéndice normativo.</u></p>	<p>Se acepta el comentario parcialmente en lo referente a clarificar cuando se utiliza el peso por eje y cuando el peso bruto vehicular y la respuesta se da en los mismos términos que se contestó el comentario número 15 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
177.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	8.- En el punto 5.1.2.1 se menciona "...Sin que se exceda el peso máximo de diseño que indique el fabricante." Este punto nos parece excelente su inclusión, ya que el sobrecargar un vehículo de este peso representa un grave riesgo para los usuarios de las vías terrestres de circulación. Sin embargo, hasta donde tenemos entendido la NOM donde se establecen los requerimientos de la constancia y placa de especificaciones de capacidad y dimensiones no ha sido publicada, de ahí que puede prestarse a confusiones contra que documento se verificará el cumplimiento de este artículo. Por otro lado, el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal en su edición de Octubre 2000 preveía en su artículo 20 fracción V una multa por rebasar la capacidad de diseño de los vehículos, infracción que ya no observamos en la revisión al reglamento publicada el 15 de Noviembre del presente año. Consideramos importante que la infracción mencionada sea reincorporada al reglamento y que se establezcan las medidas que permitan su verificación.	En relación a estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que se recomienda a la Secretaría que en la revisión del reglamento se revise lo relacionado con la multa por exceder el peso de diseño del vehículo.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
178.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	9.- Observamos que ha sido eliminado el segundo párrafo del punto 5.1.2.1 consistente en un peso adicional de 6 toneladas para la combinación T3S2R4. Suponemos que se realizaron los estudios necesarios para haber llegado a este punto. No hemos encontrado entre lo publicado los resultados de las pruebas que avalen esta disminución en el pesos bruto vehicular permitido a esta combinación, por lo que les agradeceremos nos indiquen donde podemos consultarlos.	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación, al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma.</p> <p>Cabe mencionar que todos los estudios presentados y que sirvieron de base para la consideración de la norma fueron considerados en las respuestas a todos los comentarios.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
179.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	10. - En el punto 5.2.1.1. se establece como únicos accesorios excedentes al ancho máximo a los espejos retrovisores. En los otros países firmantes del TLCAN se permite al día de hoy que además de los espejos retrovisores, los elementos de sujeción de la carga y los sistemas de enlonado rodante excedan en hasta 15 cm (7.5 cm máximo por lado) el ancho total máximo autorizado de 102". Ninguna parte de la carga debe exceder del ancho máximo establecido en la norma (2.60m). Solicitamos que se aplique el mismo criterio en esta NOM.	Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó procedente parcialmente, por lo que se procede a la modificación del numeral 5.2.1.1. de la siguiente manera:  5.2.1.1.- El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2.60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, sistema de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga. Estos accesorios no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
180.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	11.- En el punto 5.2.1.5 a) se establece que "...la posición de los ejes traseros del semirremolque deberán tener la misma distancia con respecto a los ejes tractivos del tractocamión, que la distancia que tiene un tractocamión acoplado a un semirremolque de 14,63 m...", como una disposición de seguridad. La redacción es ambigua, ya que no se especifica si la referida distancia es calculada si el tractocamión es de uno o de dos ejes o si el semirremolque es de uno, dos o tres ejes, por lo que la referida distancia no será la misma en todos los casos. No queda clara la razón por la que se considera a ésta como una disposición de seguridad. Por otro lado considero conveniente mencionar que la gran mayoría de los semirremolques tipo caja seca y los tipo caja refrigerada de mas de 14.63m (48') se fabrican con bastidor de suspensión deslizable por lo que se interpreta que la suspensión habría que ser movida hacia delante al circular en carreteras federales, ¿es esto correcto? De ser así es probable que esta limitación, limite a su vez el peso de la carga a transportar, ya que en dicha posición se estarían "sobrecargando" los ejes traseros a costo de "mandar" menos peso a los ejes del tracto; también la redacción es tan rígida que no sería posible "adelantar" mas los ejes de ese tipo de vehículos en caso de que viajen parcialmente cargados con cargas concentradas ya que la distancia requerida sería menor a la especificada. Además, no se establecen parámetros objetivos que permitan su verificación por parte de la autoridad competente lo cual se prestará a una alta corrupción, además de que en el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal 'no se establece sanción alguna por no cumplir con este ordenamiento. <b>Por lo anteriormente mencionado solicitamos que el párrafo sea eliminado.</b>	Derivado del análisis de la propuesta incluida en este numeral y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve procedente.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
181.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	12.- Lo especificado en el inciso 5.2.1.5 c) ya era especificado en la NOM versión anterior, sin embargo a la fecha es muy raro encontrar a un semirremolque que porte el letrero establecido, además de que en el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal no se establece sanción alguna por no cumplir con este ordenamiento. Por lo anteriormente mencionado solicitamos que el párrafo sea eliminado o se modifique el reglamento aludido y se haga cumplir este inciso.	Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se determinó que no es procedente, en virtud de que esta es una medida de seguridad.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
182.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	13.- No obstante que en el proyecto enviado a la COFEMER se incluían los incisos 5.2.1.6 a), b), c) y d), a la publicación del Proyecto de NO M, éstos han sido eliminados. Solicitamos que los mismos sean incorporados nuevamente pues consideramos que son importantes para la seguridad de los usuarios de las vías terrestres de comunicación.	Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, se determinó que no es procedente, y se recomienda a la secretaría que estas disposiciones puedan ser adicionadas al Proyecto de Modificación del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
183.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	14.- En el párrafo 10 b) solicitamos agregar lo siguiente: "...respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, o el peso máximo de diseño Que indicó el fabricante,..." de tal forma que también sea obligatoria la verificación de esta característica.	Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó procedente su propuesta para quedar como sigue:  10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC).  ...	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>b) La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones máximas del vehículo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, sin que se exceda el peso máximo de diseño que indicó el fabricante, de acuerdo con lo que establece el numeral 5.1.2.1 de esta norma y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.</p> <p>La verificación se realizará mediante los sistemas de medición verificados por la PROFECO o la Carta de Porte.</p>	
<p>184.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.</p>	<p>15.- Solicitamos agregar al punto 2 de las disposiciones generales del PEC "...(sin incluir los espejos <u>laterales</u>. los elementos de sujeción de la carga v los sistemas de entonado <u>rodante</u>)..."</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó procedente parcialmente, por lo que se procede a la modificación del numeral 5.2.1.1. de la siguiente manera:</p> <p>5.2.1.1.- El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2.60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores y sistema de sujeción.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

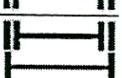
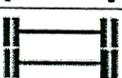
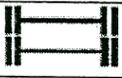
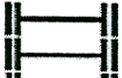
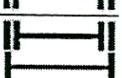
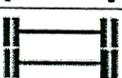
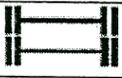
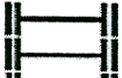
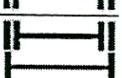
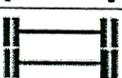
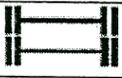
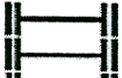
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<b>185.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.</b>	<p>Consideramos muy importante que exista una regulación (Norma o Reglamento) que atienda a la necesidad de regular el peso y las dimensiones de los vehículos acorde con el desarrollo y competitividad de nuestro país, atendiendo a la seguridad de quienes circulamos por las vías de comunicación terrestre. De ahí que seamos de la opinión de que se realicen las pruebas necesarias con las diferentes combinaciones vehiculares que demuestren fehacientemente su seguridad así como el daño a las vías de comunicación en los diferentes momentos de su circulación: arrancando, en circulación a velocidad continua, en frenaje normal y en frenaje de pánico, verificando que es segura su circulación en las condiciones de ancho de vía y curvas de geometría crítica para los diversos tramos carreteros. Los resultados de esas pruebas debieran ser del conocimiento del público en general, y sus premisas validadas por los diferentes sectores de la sociedad representada de tal forma que puedan ser aceptados.</p>	<p>En relación con este comentario, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuesta de modificación al proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma,</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<b>186.- ASOCIACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA</b>	<p>Por medio de este conducto deseamos expresar nuestros comentarios con relación al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY -NOM-012-SCT -2-2003, "<i>Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federar</i>", publicado el 28 de noviembre de 2006 en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el cual es trascendente para la competitividad del país.</p> <p>No son desconocidos los diferentes puntos de vista que existen entre los usuarios del transporte, transportistas y la propia dependencia con relación a la capacidad máxima que debe de autorizarse de Peso Bruto Vehicular (PBV) a las unidades para circular en los caminos y puentes federales.</p> <p>Nuestra Asociación reitera su postura por permitir las 81.5 toneladas como máximo PBV así como permitir que, por cuestiones de seguridad y estabilidad de las unidades; los autotanques, volteos y tolvas carguen a su capacidad de diseño.</p>	<p>Derivado del análisis de la propuesta incluida en este numeral y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente en razón de los efectos negativos que dicha propuesta tendría para la infraestructura carretera.</p> <p>Por lo que se refiere al comentario sobre autotanques, sin considerar volteos y tolvas, se considera procedente, para lo cual se incluirá en el capítulo de transitorios, una gradualidad de tres años para que este tipo de unidades se ajusten al peso máximo establecido en este proyecto de norma de acuerdo al tipo de vehículo y camino.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

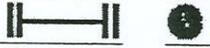
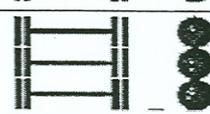
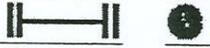
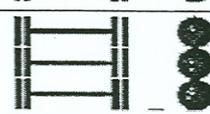
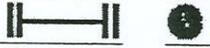
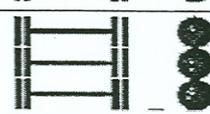
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<b>187.- ASOCIACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA</b>	<p>Vemos con preocupación los posibles escenarios que se presentarían en el corto y mediano plazo derivado de la eventual instrumentación de esta disposición normativa que, desafortunadamente, desde que fue sometida a dictamen por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), ha carecido de la contundencia técnica suficiente para demostrar sus beneficios por encima de sus costos.</p> <p>En esta visión, advertimos dificultades operativas importantes del sector industrial en general como consecuencia de recursos legales prósperos interpuestos contra este Proyecto que generarían asimetrías o distingos normativos en el transporte de mercancías en nuestro país.</p> <p>Por lo tanto, solicitamos a la dependencia atender la recomendación de la propia COFEMER para elevar a nivel reglamentario las disposiciones propuestas por este Proyecto de Norma PROY -NOM-012-SCT -2-2003.</p> <p>Finalmente, estamos convencidos que no se debe desestimar la posibilidad de retomar el dialogo para alcanzar los consensos necesarios entre los diferentes actores en este tema.</p>	<p>A este comentario número 187 se responde en los mismos términos que el comentario número 1 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<b>188.- SECRETARIA DE AGRICULTURA DESARROLLO RUAL, PESCA Y ALIMENTACION (SAGARPA).</b>	<p>Me refiero al Anteproyecto denominado PROY-NOM-012-SCT-2-2003 sobre Pesos y dimensiones máximas para los vehículos de Autotransporte que transitan en 1os caminos y puentes de jurisdicción federal para comentarle lo siguiente:</p> <p>Como la Dependencia encargada de promover la competitividad sobre las cadenas productivas agropecuarias organizadas conforme a lo establecido en la Ley de Desarrollo Rural Sustentable y conciente de las repercusiones que las modificaciones propuestas traerían al sector agradeceré que se consideren los siguientes comentarios:</p> <p>a) La disminución en el peso máximos de los camiones de carga o "Fulles" repercutirá directamente elevando los costos de movilización de materias primas y productos terminados.</p> <p>b) Elevar las tarifas de movilización provocará un alza en costos de todos los eslabones de las cadenas productivas, traduciéndose esto en mayores precios al consumidor final.</p> <p>c) Es indispensable salvaguardar la competitividad dentro de las cadenas productivas y es evidente que un alza en los precios de logística repercutiría directamente en múltiples empresas nacionales dejándolas en desventaja respecta de aquellas trasnacionales que logren abatir dichos costos.</p> <p>d) La disminución en la capacidad de carga traerá como consecuencia directa el incremento en el flujo vehicular y por ende en la frecuencia de paso en los caminos y puentes federales, provocando así un mayor deterioro en las carreteras.</p> <p>En virtud de lo anterior, consideramos que el peso máximo para los Fulles deberá continuar en 81.5 toneladas Y no disminuirlo a 75.5 ton. como lo ha sugerido el Instituto del Transporte de Texas.</p>	<p>Es importante precisar que el proyecto de norma solamente permite un PBV de 75.5 ton para el T3-S2-R4, en ningún momento se propone una disminución al PBV máximo para la configuración T3-S2-R4, por lo que el proyecto de norma no propone ninguna disminución.</p> <p>Derivado del análisis de la propuesta incluida en este numeral y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente en razón de los efectos negativos que dicha propuesta tendría para la infraestructura carretera.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
<p><b>189.- CAMARA MEXICANA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION</b></p>	<p>Hago referencia al "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-012-SCT-2-2003, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal", el cual considera que la disminución del peso bruto vehicular (PBV) en las unidades de transporte doblemente articuladas implicará una reducción de los daños en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>Sobre el particular, me permito informarle que la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción se apega a los resultados de los estudios presentados por los especialistas, del Instituto de Ingeniería, de la Universidad Nacional Autónoma de México (IIUNAM), del Instituto Mexicano del Transporte, (IMT) y del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO) así como en lo presentado por el mismo Texas Transportation Institute (TTI), en los que se concluye que no hay razón, para excluir a las configuraciones doblemente "articuladas del numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma, en donde se señala el peso máximo por eje en base al daño del pavimento, ya que estas en particular el T3S2R4 (full) son las que menos daño ocasionan al pavimento.</p> <p>Adicionalmente, los análisis del IIUNAM y el ITESO consideran que debe tomarse en cuenta además de los elementos técnicos el impacto en los elementos económicos y sociales del país para determinar la conveniencia de modificar los criterios actuales de la Norma Oficial Mexicana vigente, Sobre esto consideramos, pertinente que se desarrolle un mayor análisis de los efectos que produciría el cambio de la Norma al menos en los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Asimismo, en los costos de transportación y distribución de mercancías e insumos, por un mayor gasto en combustibles, lubricantes, neumáticos y mantenimiento de las unidades por tonelada transportada; con un posible afecto negativo sobre la competitividad del sector productivo en el mercado nacional y de exportación.</li> <li>• Los incrementos de los costos de transportación y distribución serían trasladados a los consumidores finales mediante un incremento en los precios, lo cual ejerce presiones en la actividad económica y el empleo.</li> </ul> <p>Por lo anterior, consideramos que en tanto no exista un análisis que integre todos los elementos necesarios para evaluar el costo-beneficio social de la modificación a la Norma Oficial Mexicana (NOM) en cuestión deben prevalecer las condiciones actuales de la NOM-012-SCT-2-1995.</p>	<p>En relación al comentario de que no hay razón, para excluir a las configuraciones doblemente "articuladas del numeral 5.1.1.1 del proyecto de norma, se da respuesta en los mismos términos que al comentario número 15 de este documento.</p> <p>Respecto a la prevalencia de la norma NOM-012-SCT-2-1995, esta seguirá vigente hasta en tanto no entre en vigor la norma definitiva sobre la que se trabaja.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
<p>190.- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.</p>	<p>Con relación al proyecto de Norma Oficial Mexicana "PROY-NOM-012-SCT-2-2003, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION", publicada para consulta publica el pasado 28 de noviembre de 2006 en el Diario Oficial de la Federación, que una vez analizada por nuestros asociados, a continuación presento nuestras observaciones y comentarios en tiempo y forma atendiendo lo</p>	<p>Se analizó el comentario, y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>señalado en la Ley Federal de Metrología y Normalización.</p> <p>En el apartado 3 Definiciones, con el propósito de armonizar con otros documentos oficiales, se cambie las siguientes definiciones como se indica a continuación:  Eliminar "Camión Unitario" y se sustituya por el de "Vehículo de uso múltiple o utilitario" en todo el texto de la norma con la siguiente definición:  Vehículo de uso múltiple o utilitario.- Vehículo automotor diseñado para el transporte de personas y/o productos con o sin chasis con un peso bruto vehicular de 3,858 Kg. O más</p>	<p>Reglamento, se resuelve improcedente, en razón de que la definición de "camión unitario" incluida en el proyecto, es la adecuada para definir ese tipo de vehículos que se utilizan en el servicio de autotransporte federal.</p>	
<p>191.- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.</p>	<p><b>DICE:</b> Peso Bruto Vehicular.- Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga; o suma del peso vehicular y el peso de los pasajeros, equipaje y paquetería en el caso de los vehículos destinados al servicio de pasajeros.  <b>PROPONEMOS DIGA:</b> Peso Bruto Vehicular Es el peso del vehículo expresado en kilogramos, sumado al de su máxima capacidad de carga conforme a las especificaciones del fabricante y al de su tanque de combustible lleno.</p>	<p>En relación a su comentario a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó improcedente, en virtud de que estos conceptos ya se encuentran definidos en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>192.- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.</p>	<p><b>DICE:</b> Peso Vehicular.- Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación.  <b>PROPONEMOS DIGA:</b> Peso Vehicular.- Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga útil o peso útil</p>	<p>En relación a su comentario a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó improcedente, en virtud de que estos conceptos ya se encuentran definidos en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
193.- MAN FERROSTAL MEXICO, DIVISION TRUCK & BUS	FAVOR DE AGREGAR EN EL CAPITULO "DEFINICIONES": EJE INDEPENDIENTE.- EJE DELANTERO QUE CUENTA CON SUSPENSION NEUMATICA, Y POR SU DISEÑO NO REQUIERE UNA VIGA COMO COMPONENTE DE UNION ENTRE AMBOS EXTREMOS, DE APLICACION EN AUTOBUSES.	Con relación a esta propuesta y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, se determinó improcedente su comentario, toda vez que para los efectos de aplicación de la presente norma no es necesaria su inclusión, salvo que se trate de promover la seguridad en los vehículos de pasajeros o vocacionales, exclusivamente para el eje delantero.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
194.- MAN FERROSTAL MEXICO, DIVISION TRUCK & BUS	FAVOR DE AGREGAR EN EL CAPITULO "DEFINICIONES": EJE AUXILIAR INDEPENDIENTE.- EJE TIPO PATIN QUE CUENTA CON SUSPENSION NEUMATICA, DE APLICACION EN AUTOBUSES.	Con relación a esta propuesta y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, se determinó improcedente su comentario, toda vez que para los efectos de aplicación de la presente norma no es necesaria su inclusión.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
195.- MAN FERROSTAL MEXICO, DIVISION TRUCK & BUS	DICE LA DEFINICION "SUSPENSION NEUMATICA": ELEMENTOS MECANICOS Y ESTRUCTURALES QUE UNEN A LOS EJES CON EL CHASIS, EN LA QUE EL PRINCIPAL ELEMENTO QUE ABSORBE LAS DEFORMACIONES ES UNA BOLSA DE AIRE TIPO CAMARA. FAVOR MODIFICAR COMO SIGUE: ELEMENTOS MECANICOS Y ESTRUCTURALES QUE UNEN A LOS EJES CON EL CHASIS O ESTRUCTURA AUTOPORTANTE, EN LA QUE EL PRINCIPAL ELEMENTO QUE ABSORBE LAS VIBRACIONES ES UN CONJUNTO DE BOLSAS DE AIRE TIPO CAMARA.	En cuanto a su propuesta de modificar la definición de suspensión neumática, se estima que con fundamento en el artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve procedente para quedar como sigue: ELEMENTOS MECANICOS Y ESTRUCTURALES QUE UNEN A LOS EJES CON EL CHASIS O ESTRUCTURA AUTOPORTANTE, EN LA QUE EL PRINCIPAL ELEMENTO ES UN SISTEMA NEUMATICO QUE ABSORBE LAS VIBRACIONES.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																																
<p>196.- MAN FERROSTAL MEXICO, DIVISION TRUCK &amp; BUS</p>	<p>FAVOR DE AGREGAR COMO BIBLIOGRAFIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- DIRECTIVA 96/53 DE LA COMUNIDAD EUROPEA, QUE ESTABLECE PARA DETERMINADOS VEHICULOS DE CARRETERA LAS DIMENSIONES Y PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS</li> <li>- DIRECTIVA 97/27 DE LA COMUNIDAD EUROPEA, RELATIVA A LAS MASAS Y DIMENSIONES DE DETERMINADASCATEGORIAS DE VEHICULOS DE MOTOR Y DE SUS REMOLQUES.</li> </ul>	<p>En cuanto a su propuesta de agregar como bibliografía diversas fuentes bibliográficas, se estima que con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 28 y 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente en razón de que las obras citadas no se tomaron como base para la elaboración de este proyecto de norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>																																																																
<p>197.- MAN FERROSTAL MEXICO, DIVISION TRUCK &amp; BUS</p>	<p>ESPECIFICA LA TABLA A PESOS MAXIMOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TON)</p> <table border="1" data-bbox="499 789 1348 1354"> <thead> <tr> <th colspan="3" data-bbox="499 789 932 815">CONFIGURACIÓN DE EJES</th> <th colspan="5" data-bbox="936 789 1348 815">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th data-bbox="499 818 722 844"></th> <th data-bbox="726 818 932 844"></th> <th data-bbox="936 818 1041 844">ET4 Y ET2</th> <th data-bbox="1045 818 1142 844">A4 Y A2</th> <th data-bbox="1146 818 1226 844">B4 Y B2</th> <th data-bbox="1230 818 1289 844">C</th> <th data-bbox="1293 818 1348 844">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="499 847 722 889">SENCILLO DOS LLANTAS</td> <td data-bbox="726 847 932 889"></td> <td data-bbox="936 847 1041 889">6,50</td> <td data-bbox="1045 847 1142 889">6,50</td> <td data-bbox="1146 847 1226 889">6,50</td> <td data-bbox="1230 847 1289 889">5,50</td> <td data-bbox="1293 847 1348 889">5,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 893 722 935">SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td data-bbox="726 893 932 935"></td> <td data-bbox="936 893 1041 935">10,00</td> <td data-bbox="1045 893 1142 935">10,00</td> <td data-bbox="1146 893 1226 935">10,00</td> <td data-bbox="1230 893 1289 935">9,00</td> <td data-bbox="1293 893 1348 935">8,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 938 722 980">MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td data-bbox="726 938 932 980"></td> <td data-bbox="936 938 1041 980">11,00</td> <td data-bbox="1045 938 1142 980">11,00</td> <td data-bbox="1146 938 1226 980">11,00</td> <td data-bbox="1230 938 1289 980">10,00</td> <td data-bbox="1293 938 1348 980">9,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 984 722 1062">MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td> <td data-bbox="726 984 932 1062"></td> <td data-bbox="936 984 1041 1062">15,50</td> <td data-bbox="1045 984 1142 1062">15,50</td> <td data-bbox="1146 984 1226 1062">15,50</td> <td data-bbox="1230 984 1289 1062">14,00</td> <td data-bbox="1293 984 1348 1062">12,50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 1065 722 1143">DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td data-bbox="726 1065 932 1143"></td> <td data-bbox="936 1065 1041 1143">18,00</td> <td data-bbox="1045 1065 1142 1143">18,00</td> <td data-bbox="1146 1065 1226 1143">18,00</td> <td data-bbox="1230 1065 1289 1143">16,00</td> <td data-bbox="1293 1065 1348 1143">14,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 1146 722 1224">MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td data-bbox="726 1146 932 1224"></td> <td data-bbox="936 1146 1041 1224">19,50</td> <td data-bbox="1045 1146 1142 1224">19,50</td> <td data-bbox="1146 1146 1226 1224">19,50</td> <td data-bbox="1230 1146 1289 1224">17,50</td> <td data-bbox="1293 1146 1348 1224">15,50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="499 1227 722 1305">TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td> <td data-bbox="726 1227 932 1305"></td> <td data-bbox="936 1227 1041 1305">22,50</td> <td data-bbox="1045 1227 1142 1305">22,50</td> <td data-bbox="1146 1227 1226 1305">22,50</td> <td data-bbox="1230 1227 1289 1305">20,00</td> <td data-bbox="1293 1227 1348 1305">18,00</td> </tr> </tbody> </table>	CONFIGURACIÓN DE EJES			TIPO DE CAMINO							ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	SENCILLO DOS LLANTAS		6,50	6,50	6,50	5,50	5,00	SENCILLO CUATRO LLANTAS		10,00	10,00	10,00	9,00	8,00	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS		11,00	11,00	11,00	10,00	9,00	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS		15,50	15,50	15,50	14,00	12,50	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS		18,00	18,00	18,00	16,00	14,00	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS		19,50	19,50	19,50	17,50	15,50	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS		22,50	22,50	22,50	20,00	18,00	<p>Se analizó su propuesta a las Tablas A y 1C del Apéndice Normativo y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente en razón de los efectos negativos que dicha propuesta tendría para la infraestructura carretera.</p> <p>Salvo que se trate de promover la seguridad en los vehículos de pasajeros o vocacionales, exclusivamente para el eje delantero.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
CONFIGURACIÓN DE EJES			TIPO DE CAMINO																																																																
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																																													
SENCILLO DOS LLANTAS		6,50	6,50	6,50	5,50	5,00																																																													
SENCILLO CUATRO LLANTAS		10,00	10,00	10,00	9,00	8,00																																																													
MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS		11,00	11,00	11,00	10,00	9,00																																																													
MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS		15,50	15,50	15,50	14,00	12,50																																																													
DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS		18,00	18,00	18,00	16,00	14,00																																																													
MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS		19,50	19,50	19,50	17,50	15,50																																																													
TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS		22,50	22,50	22,50	20,00	18,00																																																													

PROMOVENTE	DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCIÓN																																																					
	<p style="text-align: center;">FAVOR DE MODIFICAR CONFORME A LA SIGUIENTE TABLA:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: left;">CONFIGURACIÓN DE EJES</th> <th colspan="5" style="text-align: center;">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">ET4 Y ET2</th> <th style="text-align: center;">A4 Y A2</th> <th style="text-align: center;">B4 Y B2</th> <th style="text-align: center;">C</th> <th style="text-align: center;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SENCILLO DOS LLANTAS (NOTA 1) </td> <td style="text-align: center;">7,50</td> <td style="text-align: center;">7,50</td> <td style="text-align: center;">7,50</td> <td style="text-align: center;">6,50</td> <td style="text-align: center;">6,00</td> </tr> <tr> <td>SENCILLO CUATRO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">10,00</td> <td style="text-align: center;">10,00</td> <td style="text-align: center;">10,00</td> <td style="text-align: center;">9,00</td> <td style="text-align: center;">8,00</td> </tr> <tr> <td>MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">13,00</td> <td style="text-align: center;">13,00</td> <td style="text-align: center;">13,00</td> <td style="text-align: center;">12,00</td> <td style="text-align: center;">10,00</td> </tr> <tr> <td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">17,00</td> <td style="text-align: center;">17,00</td> <td style="text-align: center;">17,00</td> <td style="text-align: center;">15,50</td> <td style="text-align: center;">14,00</td> </tr> <tr> <td>DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">16,00</td> <td style="text-align: center;">14,00</td> </tr> <tr> <td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">21,00</td> <td style="text-align: center;">21,00</td> <td style="text-align: center;">21,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">16,00</td> </tr> <tr> <td>TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">22,50</td> <td style="text-align: center;">22,50</td> <td style="text-align: center;">22,50</td> <td style="text-align: center;">20,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">NOTA 1: LA CONFIGURACIÓN DE EJES "SENCILLO DOS LLANTAS" INCLUYE EJES TPIO SUSPENSIÓN INDEPENDIENTE (AUTOBUSES)</p>	CONFIGURACIÓN DE EJES	TIPO DE CAMINO					ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	SENCILLO DOS LLANTAS (NOTA 1) 	7,50	7,50	7,50	6,50	6,00	SENCILLO CUATRO LLANTAS 	10,00	10,00	10,00	9,00	8,00	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS 	13,00	13,00	13,00	12,00	10,00	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS 	17,00	17,00	17,00	15,50	14,00	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	18,00	18,00	18,00	16,00	14,00	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	21,00	21,00	21,00	18,00	16,00	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS 	22,50	22,50	22,50	20,00	18,00		
CONFIGURACIÓN DE EJES	TIPO DE CAMINO																																																							
	ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																																			
SENCILLO DOS LLANTAS (NOTA 1) 	7,50	7,50	7,50	6,50	6,00																																																			
SENCILLO CUATRO LLANTAS 	10,00	10,00	10,00	9,00	8,00																																																			
MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS 	13,00	13,00	13,00	12,00	10,00																																																			
MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS 	17,00	17,00	17,00	15,50	14,00																																																			
DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	18,00	18,00	18,00	16,00	14,00																																																			
MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	21,00	21,00	21,00	18,00	16,00																																																			
TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS 	22,50	22,50	22,50	20,00	18,00																																																			
198- DIRECCION GENERAL DE NORMAS DE LA S.E.	<p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), 38, 39 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), 19 del Reglamento Interior de esta Secretaría y con relación al proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-012-SCT2-2003, "Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de Autotransporte que transitan en tos caminos y puentes de jurisdicción federal" publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 28 de noviembre de 2006, por este medio me permito informarle lo siguiente:</p> <p>De conformidad con lo dispuesto por la fracción III del artículo 28 del Reglamento de la LFMN y el capítulo 2 de la norma mexicana NMX-Z-13-1997. "Guía para la redacción, estructuración y presentación de las normas oficiales mexicanas", en el capítulo de "Referencias" de cada norma, se deberá proporcionar una relación completa de todas las Normas Oficiales Mexicanas (NOM's) y Normas Mexicanas (NMX's) cuya consulta sea indispensable para la correcta aplicación de la misma, debiendo señalarse además expresamente su aplicación dentro de alguno de los incisos o secciones de la norma en cuestión.</p> <p>En este sentido, las leyes y reglamentos citados en el punto 2 del proyecto en comento deben ser reubicados en el apartado de "Bibliografía".</p>	<p>En relación con su comentario de reubicar las Leyes y Reglamentos en el apartado de bibliografía, con fundamento en el artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 28 y 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve procedente.</p> <p>Incluir en el apartado de bibliografía leyes y reglamentos que actualmente se encuentran en el capítulo II de referencias.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.																																																					

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION										
<p>199.- DIRECCION GENERAL DE NORMAS DE LA S.E.</p>	<p>Finalmente, en el capítulo de "Concordancia con Normas Internacionales", sugerimos eliminar la expresión, "por lo que no es necesariamente congruente con ninguna reglamentación internacional..." por la siguiente: "por lo que no es concordante con ninguna norma internacional".</p> <p>Sin más por el momento, quedo a sus órdenes para cualquier aclaración al respecto y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo</p>	<p>En relación con su comentario de reubicar las Leyes y Reglamentos en el apartado de bibliografía, con fundamento en el artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 28 y 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve procedente. por lo que se modifica la norma de la siguiente manera:</p> <p>"La presente Norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, la seguridad vial en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no es concordante con ninguna norma internacional".</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>										
<p>200.- LOHR MEXICO. CONSTRUCTOR DE MADRINAS</p>	<p>Con fundamento en el artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y en atención a la publicación en el Diario Oficial de la Federación el pasado 28 de noviembre de 2006, del Proyecto de Normal Oficial Mexicana PROY-NOM-0012-SCT-2003, "Sobre el Peso y Dimensiones y Dimensiones Máximas con las que pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal", me permito externar en tiempo y forma los comentarios que LOHR MEXICO, constructor de vehículos para el traslado de autos nuevos sin rodar, tiene sobre el citado proyecto, para que sean considerados en la norma definitiva.</p> <p>Dentro del numeral 4.2 "ATENDIENDO A SU CLASE, NOMENCLATURA, NUMERO DE EJES Y LLANTAS", las tablas que ahí se presentan excluyen configuraciones que normalmente se utilizan en nuestra industria; por lo tanto, para atender las necesidades de la empresa que represento, es necesario que se incluyan en la TABLA 4.2.4. "TRACTO CAMION DOBLEMENTE ARTICULADO" las dos siguientes configuraciones.</p> <table border="0" data-bbox="548 1224 1184 1375"> <tr> <td colspan="2">Tractor de 3 ejes, con dos semirremolques de 2.</td> </tr> <tr> <td>Nomenclatura</td> <td>T3-S2-S2</td> </tr> <tr> <td>Número de Ejes</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Número de Llantas</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>Configuración del Vehículo</td> <td>La que se muestra en la figura 1</td> </tr> </table>	Tractor de 3 ejes, con dos semirremolques de 2.		Nomenclatura	T3-S2-S2	Número de Ejes	7	Número de Llantas	26	Configuración del Vehículo	La que se muestra en la figura 1	<p>En relación con sus comentarios en el sentido de incluir la configuración de T3-S1-R3 y T3-S2-S2, se considera procedente, en términos del artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, por lo que realizarán las modificaciones respectivas, y se especificará en las figuras que son enunciativas no limitativas, de acuerdo con el resultado de la aplicación de la fórmula puente.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.</p>
Tractor de 3 ejes, con dos semirremolques de 2.													
Nomenclatura	T3-S2-S2												
Número de Ejes	7												
Número de Llantas	26												
Configuración del Vehículo	La que se muestra en la figura 1												

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>Tractor de tres ejes, semiremolque de 1 y remolque de 3 ejes</p> <p>Nomenclatura T3-S1-R3</p> <p>Número de Ejes 7</p> <p>Número de Llantas 26</p> <p>Configuración del Vehículo La que se muestra en la figura 2</p> <p>Así mismo, es necesario que estas configuraciones vehiculares se incluyan en las TABLAS 4B "PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE CAMINO (TONELADAS) Y 4C "LARGO MAXIMO DEL VEHICULO POR TIPO DE CAMINO (m)", asignándoles un PBV y una longitud máxima, por tipo de camino, igual al que en estas tablas se les asigna a los tractocamiones doblemente articulados tipo T3-S2-R2.</p> <p>Lo anterior, tomando en cuenta que las configuraciones propuestas para incluir en dichas tablas, mismas que construye y comercializa LOHR MEXICO, se encuentran dentro de los límites de seguridad, en cuando al sobre ancho que requieren estas unidades para desplazarse en curvas, conforme a los criterios de diseño de aquellas carreteras por las cuales les estará permitido circular, como se demuestra en el análisis de anchos vehiculares de las unidades, mismo que se adjunta.</p>		
201.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	<p>A continuación encontrarán los comentarios y solicitudes de modificación al Proyecto de NOM de referencia, de los fabricantes de remolques y semirremolques afiliados a la Rama Industrial 105 de la CANACINTRA, mismos que consideramos necesarios sean incluidos para una lograr al final tener una norma mas clara y aplicable.</p> <p>1.- En las definiciones de "Capacidad" y la de "Carga Util y Peso Util" se establece que los reconstructores pueden diseñar vehículos, lo cual lo consideramos improcedente, pues por definición un reconstructor reconstruye vehículos a que regresen a su condición de diseño original del fabricante. Solicitamos que se elimine el mencionar al reconstructor.</p>	En relación a su comentario a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó solicitar a la SCT el análisis de estos comentarios cuando se revise el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
202.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	2.- Sugerimos modificar la definición de "Convertidor" para que quede como sigue: <u>"Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque para convertirlo en remolque de tal forma que pueda ser arrastrado por un Camión o por un Semirremolque"</u> .	Con respecto a este comentario, se responde en los mismos términos que se responde el comentario número 173.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
203.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	3.- Sugerimos modificar la definición de "Remolque" para que quede como sigue: <u>"Vehículo con eje delantero y trasero no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un semirremolque. También se reconoce como remolque a un semirremolque acoplado a un convertidor"</u> .	Con respecto a su comentario relativo a la modificación de la definición y con fundamento en las	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve incluir parcialmente la definición, la cual quedará como a continuación se indica:</p> <p><b>"Remolque.-</b> "Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje trasero fijo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un semirremolque.</p>	
<p>204.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION</p>	<p>4.- En las tablas del punto 4.2 se definen la únicas combinaciones vehiculares autorizadas para circular, sin embargo muchas otras combinaciones que actualmente circulan no están enunciadas. Sugerimos se indique que las combinaciones son enunciativas y no limitativas, pudiendo existir otras previa autorización de la Dirección General de Autotransporte Federal sin que se excedan las limitaciones de dimensiones y de peso de configuraciones similares</p>	<p>En relación con su comentario en el sentido de muchas de las combinaciones que circulan no están incluidas en la norma, en términos del artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, se incluirán en las figuras la especificación de que son enunciativas y no limitativas.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
<p>205.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION</p>	<p>5.- En el punto 5.1.1.2 se menciona que "Las concentraciones máximas de carga que se autorizan para el tractocamión doblemente articulado, se rigen de acuerdo con la resistencia de puentes.". Hemos buscado en las normas y reglamentos de la SCT y no encontramos referencia a la terminología o método de cálculo de "resistencia de puentes". En el punto 5.1.1.1 es claro que la descarga por eje es la que aparece en las tabla A del apéndice normativo; sin embargo para las configuraciones a las que se refiere el punto 5.1.1.2 no queda claro la descarga máxima por eje o grupo de ejes. Queremos suponer que al no dar a conocer los supuestos de-' "resistencia de puentes" no se está hablando de una fórmula similar a la que se utiliza en Estados Unidos y que es conocida como "fórmula de puentes". Sugerimos entonces que la redacción para este párrafo se modifique como sigue: <u>"5.1.1.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para el tractocamión doblemente articulado será de acuerdo con lo mostrado en la tabla 48 del apéndice normativo. Las concentraciones máximas de carga que se autorizan por eje o grupo de ejes son las indicadas en la tabla "A" del apéndice normativo de acuerdo al tipo de camino en que transitan.</u></p>	<p>Se acepta el comentario parcialmente en lo referente a clarificar cuando se utiliza el peso por eje y cuando el peso bruto vehicular y la respuesta se da en los mismos términos que se contestó el comentario número 15 de este documento.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
206.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	6.- En el punto 5.1.2.1 se menciona "'Sin que se exceda el peso máximo de diseño que indique el fabricante." Este punto nos parece excelente su inclusión, ya que el sobrecargar un vehículo de este peso representa un grave riesgo para los usuarios de las vías terrestres de circulación. Sin embargo, hasta donde tenemos entendido la NOM donde se establecen los requerimientos de la constancia y placa de especificaciones de capacidad y dimensiones no ha sido publicada, de ahí que puede prestarse a confusiones contra que documento se verificará el cumplimiento de este artículo. Por otro lado, el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal en su edición de Octubre 2000 preveía en su artículo 20 fracción V una multa por rebasar la capacidad de diseño de los vehículos, infracción que ya no observamos en la revisión al reglamento publicada el 15 de Noviembre del presente año. Consideramos importante que la infracción mencionada sea reincorporada al reglamento y que se establezcan las medidas que permitan su verificación.	En relación a este comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario 177.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
207.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	7.- En el punto 5.2.1.1. se establece como únicos accesorios excedentes al ancho máximo a los espejos retrovisores. En los otros países firmantes del TLCAN se permite al día de hoy que además de los espejos retrovisores, los elementos de sujeción de la carga y los sistemas de enlonado rodante excedan en hasta 6" (15.2 cm), 3" (7.5 cm) máximo por lado el ancho total máximo autorizado de 102" (2.59 m). Ninguna parte de la carga debe exceder del ancho máximo establecido en la norma (2.60m). Solicitamos que se aplique el mismo criterio en esta NOM.	Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 47 fracciones I y II y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó procedente parcialmente, por lo que se procede a la modificación del numeral 5.2.1.1. de la siguiente manera: 5.2.1.1.- El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2.60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores y sistema de sujeción.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
208.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	8- En el punto 5.2.1.5 a) se establece que "la posición de los ejes traseros del semirremolque deberán tener la misma distancia con respecto a los ejes tractivos del tractocamión, que la distancia que tiene un tractocamión acoplado a un semirremolque de 14,63 m", como una disposición de seguridad. La redacción es ambigua, ya que no se especifica si la referida distancia es calculada si el tractocamión es de uno o de dos ejes o si el semirremolque es de uno, dos o tres ejes, por lo que la referida distancia no será la misma en todos los casos. No queda clara la razón por la que se considera a ésta como una disposición de seguridad. Por otro lado consideramos conveniente mencionar que la gran mayoría de los semirremolques tipo caja seca y los tipo caja refrigerada de mas de 14.63m (48') se fabrican con bastidor de suspensión deslizable por lo que se interpreta que la suspensión habría que ser movida hacia delante al circular en carreteras federales, ¿es esto correcto?	Derivado del análisis de la propuesta incluida en este numeral y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve procedente.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	<p>De ser así es probable que esta limitación, limite a su vez el peso de la carga a transportar, ya que en dicha posición se estarían "sobrecargando" los ejes traseros a costo de "mandar" menos peso a los ejes del tractocamión; también la redacción es tan rígida que no sería posible "adelantar" mas los ejes de ese tipo de vehículos en caso de que viajen parcialmente cargados con cargas concentradas ya que la distancia requerida sería menor a la especificada. Además, no se establecen parámetros objetivos que permitan su verificación por parte de la autoridad competente lo cual se prestará a una alta corrupción, además de que en el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal no se establece sanción alguna por no cumplir con este ordenamiento</p> <p>Por lo anteriormente mencionado solicitamos que el párrafo sea eliminado</p>		
209.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	9.- No obstante que en el proyecto enviado a la COFEMER se incluían los incisos 5.2.1.6 a), b), c) y d), a la publicación del Proyecto de NOM, éstos han sido eliminados. Solicitamos que los mismos sean incorporados nuevamente pues consideramos que son importantes para la seguridad de los usuarios de las vías terrestres de comunicación.	De acuerdo a su comentario de la reincorporación de los incisos a), b), c) y d) del punto 5.2.1.6 y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se propone a la Secretaría que las disposiciones de seguridad se incluyan en las propuestas de modificación al Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, derivado de la recomendación formulada por la COFEMER.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
210.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	10.- En el párrafo 10 b) solicitamos agregar los siguiente: "...respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, <u>o el peso máximo de diseño que indicó el fabricante...</u> " de tal forma que también sea obligatoria la verificación de esta característica.	En relación con este comentario, se responde en los mismos términos que el comentario número 183 de este documento.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
211.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	11.- Solicitamos agregar al punto 2 de las disposiciones generales del PEC "... <u>(sin incluir los espejos laterales, los elementos de sujeción de la carga y los sistemas de enlonado rodante)</u> ...	Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó parcialmente procedente, para quedar de la siguiente manera:	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC).</p> <p>...</p> <p>2.- El ancho se refiere a la dimensión transversal máxima del vehículo o configuración vehicular respecto de su eje longitudinal con carga o sin carga (sin incluir los espejos laterales y sistemas de sujeción).</p>	
<p>212.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION</p>	<p>12.- En referencia al punto 3 de las disposiciones generales del PEC, la definición mencionada de longitud total como la "la longitud de defensa a defensa incluyendo sus elementos de articulación", queremos aclarar que esta definición no es correcta, ya que cerca del 30% de los semirremolques que se comercializan en México son importados y mas del 98% de ellos provienen de Estados Unidos y su reglamentación 49CR571.224 permite que la defensa trasera quede adelantada a la parte posterior del mismo hasta 30 cm, por lo que la longitud máxima medida de la forma propuesta pudiera ser hasta 30 cm menor que la longitud total de la combinación. Por lo tanto solicitamos cambiar la definición de la siguiente forma: <u>"Para vehículos unitarios, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté mas atrás, sin incluir los topes de hule; para combinaciones vehiculares, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera de último vehículo o su carga, lo que esté mas atrás, sin incluir los topes de hule, incluyendo sus elementos de articulación. En el caso de carga sobresaliente considerar las excepciones establecidas en los párrafos 5.2.1.7 y 5.2.1.8."</u></p> <p>Quedamos a sus órdenes para cualquier aclaración o ampliación de nuestros comentarios que requieran.</p>	<p>En relación a sus comentarios del PEC y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve procedente para quedar como sigue:</p> <p>10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC).</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Dependencias y organismos que intervienen en la verificación.</p> <p>...</p> <p>Disposiciones generales del PEC.</p> <p>...</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		<p>2.- "Para vehículos unitarios, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté mas atrás, sin incluir los topes de hule; para configuraciones vehiculares, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera de último vehículo o su carga, lo que esté mas atrás, sin incluir los topes de hule, incluyendo sus elementos de articulación. En el caso de carga sobresaliente considerar las excepciones establecidas en los párrafos 5.2.1.7 y 5.2.1.8."</p>	
<p>213.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C</p>	<p>En atención a la publicación en el Diario Oficial de la Federación el pasado día 28 de Noviembre del 2006 del "Proyecto de NOM-012-SCT-2003, sobre el "Peso y Dimensiones Máximas con los que pueden circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal" y con fundamento en el artículo 47 de la "Ley Federal sobre Metrología y Normalización", anexo nos permitimos presentar a usted, en representación de la Industria Productora de Vehículos Comerciales Pesados, cuadro que resume las propuestas de cambio sobre el referido proyecto: que de manera respetuosa, estamos sometiendo a su consideración.</p> <p>Adicional a lo anterior, a continuación nos permitimos explicar a usted .las razones de los cambios propuestos:</p> <p>1) Sugerimos a usted, independientemente de lo comentado en relación a este proyecto de norma se realice un esfuerzo para unificar las definiciones de los diversos conceptos relacionados con el sector, ya que los ordenamientos jurídicos vigentes, consideran, para conceptos similares, definiciones diferentes.</p>	<p>En relación a estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuestas de modificación al proyecto de norma, motivo por el cual se determina que no existen modificaciones a incluirse al texto de la norma, sin embargo, sus comentarios se recomienda a la SCT sean considerados en las propuestas de modificación a los ordenamientos legales aplicables.</p> <p>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la norma.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>

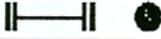
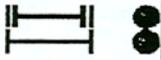
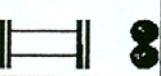
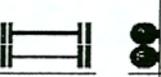
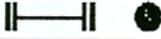
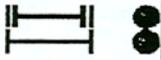
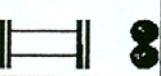
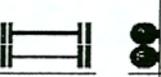
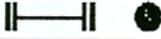
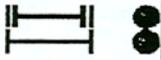
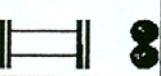
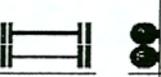
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
214.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	2) En todo el texto de la norma, sugerimos la eliminación del concepto "reconstructor", ya que el fabricante o importador, son los únicos que pueden garantizar el desempeño adecuado y seguro de los vehículos dedicados al autotransporte.	En relación a su comentario a que hace referencia, se procedió a su estudio y análisis y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó recomendar a la SCT tomar en cuenta este comentario en la revisión al Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
215- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	3) . En la definición de "Autobús" sugerimos se incremente el número de asientos de 9 a 16, para evitar que los vehículos ligeros tales como combis o microbuses, presten este servicio en carreteras federales	Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó parcialmente procedente, para quedar como sigue: "Autobús.- Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas." <b>NOTA: La definición de autobús esta retomada de la NOM 067 SCT 2/SECOFI-1999. Además esta NOM se debe incluir en el numeral de referencias.</b>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

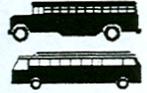
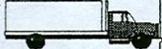
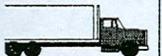
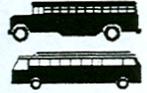
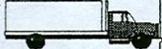
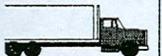
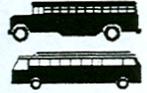
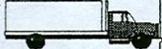
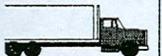
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
216.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	4) En la Tabla 4.2.3, solicitamos se incluya la configuración T2-S3.	En relación con sus comentarios en el sentido de incluir la configuración T2-S3, se considera procedente, en términos del artículo 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, por lo que realizarán las modificaciones respectivas, indicando en las tablas que las figuras son enunciativas y no limitativas.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
217.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	5) En el punto 5.1.2.2 relacionado al incremento de peso por el uso de suspensión neumática, solicitamos reconsiderar el texto, en los términos que estamos proponiendo, para hacerlo acorde a los estándares internacionales.	En relación a estos comentarios, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que no incluye propuestas de modificación al proyecto de norma, motivo por el cual se determina que no existen modificaciones a incluirse al texto de la norma. En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la norma.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
218- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	6) En el punto 7. Observancia Obligatoria de esta Norma, proponemos el cambio de redacción para hacerlo más claro y ser consistentes con el punto 3 que antecede de este escrito.	Se analizó la propuesta contenida en este numeral 218 y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, por lo que se resuelve improcedente, toda vez que la remisión al numeral 3 (comentario 215, definición de autobús) que refiere en el escrito de ANPACT, es incongruente con su propuesta respecto al numeral 7 observancia obligatoria.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
219.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	7) los cambios propuestos en los pesos de la Tabla A del Apéndice Normativo, los proponemos, por razones de seguridad en las carreteras y para hacer que los mismos, sean consistentes con la tecnología actual.	Derivado del análisis de la propuesta incluida en este numeral y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente en razón de los efectos negativos que dicha propuesta tendría para la infraestructura carretera, salvo que sean utilizados para promover la seguridad de vehículos de pasaje y vocacional, exclusivamente en el eje delantero.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
220.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	8) En la Tabla 1C, solicitamos la modificación al largo de autobuses, que se permita circulen en las carreteras tipo D, para agregar 40 centímetros a los mismos.  Es espera de que nuestras propuestas sean tomadas en consideración, aprovechamos la oportunidad, para hacerle llegar un cordial saludo.	Se analizó su propuesta a las Tablas A y 1C del Apéndice Normativo y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente, en virtud de las afectaciones que traería a la seguridad durante su circulación en las carreteras.  El comité solicita a la Secretaría considere un programa de obra en puntos críticos para mejorar la clasificación de las carreteras.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
221.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	<p><b>PROPUESTAS DE MODIFICACION (ANPACT (ENE 2007))</b></p> <p><b>3.- Definiciones</b></p> <p><b>Autobús.-</b> Vehículo automotor diseñado y equipado para el transporte público o privado de más de <i>dieciséis asientos</i>, de seis o más llantas</p>	<p>Se analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó parcialmente procedente, para quedar como sigue:</p> <p>“Autobús.- Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas.”</p> <p><b>NOTA: La definición de autobús esta retomada de la NOM 067 SCT 2/SECOFI-1999. Además esta NOM se debe incluir en el numeral de referencias.</b></p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
222.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	<p><b>Capacidad.-</b> Número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un o vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante.</p>	<p>En relación al comentario de este numeral, se procedió a su estudio y análisis y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó improcedente, en virtud de que estos conceptos ya se encuentran definidos en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</p>	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
223.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	<b>Carga útil y Peso útil.-</b> Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante	En relación al comentario de este numeral, se procedió a su estudio y análisis y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 33 de su Reglamento, se determinó improcedente, en virtud de que estos conceptos ya se encuentran definidos en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
224.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	<b>5.1.2.2</b> El peso bruto vehicular máximo autorizado, <b>se incrementará</b> en 1,5 Ton. por cada eje motriz y 1.0 Ton. en cada eje de carga ó direccional. Esta tolerancia sólo se otorgará cuando todos los ejes cuenten con suspensión neumática, y <b>en el caso de autobuses aplica para ejes convencionales con suspensión neumática así como ejes tipo suspensión independiente.</b>  <b>En camiones y tractocamiones se otorgará el beneficio aún cuando el eje direccional no cuente con suspensión neumática.</b>	Derivado del análisis de la propuesta incluida en este numeral y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente en razón de los efectos negativos que dicha propuesta tendría para la infraestructura carretera	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
225.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	<b>7.- Observancia obligatoria de esta norma</b> <b>7.1.</b> Vehículos de fabricación nacional y de importación.  <b>7.1.1.</b> De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio y en consecuencia <b>las unidades de autotransporte descritas en la presente norma deberán cumplir</b> con las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad que establece la misma.  Los vehículos de Autotransporte a que se refiere esta Norma, que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán transitar por los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	En relación con este comentario, se responde en los mismos términos que se da respuesta al comentario número 53 de este documento.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																					
226.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	<p><b>14.- Apéndice Normativo</b></p> <p><b>PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS AUTORIZADAS POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tabla A</b></p> <p style="text-align: center;">PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TONELADAS)</p> <table border="1" data-bbox="499 537 1369 1240"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: center;">CONFIGURACION DE EJES</th> <th colspan="5" style="text-align: center;">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">ET4 y ET2</th> <th style="text-align: center;">A4 y A2</th> <th style="text-align: center;">B4 y B2</th> <th style="text-align: center;">C</th> <th style="text-align: center;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">SENCILLO DOS LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">7,50</td> <td style="text-align: center;">7,50</td> <td style="text-align: center;">7,50</td> <td style="text-align: center;">6,50</td> <td style="text-align: center;">6,00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">SENCILLO CUATRO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">10,00</td> <td style="text-align: center;">10,00</td> <td style="text-align: center;">10,00</td> <td style="text-align: center;">9,00</td> <td style="text-align: center;">8,00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">13,00</td> <td style="text-align: center;">13,00</td> <td style="text-align: center;">13,00</td> <td style="text-align: center;">12,00</td> <td style="text-align: center;">10,00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">17,00</td> <td style="text-align: center;">17,00</td> <td style="text-align: center;">17,00</td> <td style="text-align: center;">15,50</td> <td style="text-align: center;">14,00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">16,00</td> <td style="text-align: center;">14,00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">21,00</td> <td style="text-align: center;">21,00</td> <td style="text-align: center;">21,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> <td style="text-align: center;">16,00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS </td> <td style="text-align: center;">22,50</td> <td style="text-align: center;">22,50</td> <td style="text-align: center;">22,50</td> <td style="text-align: center;">20,00</td> <td style="text-align: center;">18,00</td> </tr> </tbody> </table>	CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO					ET4 y ET2	A4 y A2	B4 y B2	C	D	SENCILLO DOS LLANTAS 	7,50	7,50	7,50	6,50	6,00	SENCILLO CUATRO LLANTAS 	10,00	10,00	10,00	9,00	8,00	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS 	13,00	13,00	13,00	12,00	10,00	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS 	17,00	17,00	17,00	15,50	14,00	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	18,00	18,00	18,00	16,00	14,00	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	21,00	21,00	21,00	18,00	16,00	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS 	22,50	22,50	22,50	20,00	18,00	<p>Se analizó su propuesta a las Tablas A y 1C del Apéndice Normativo y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve improcedente en razón de los efectos negativos que dicha propuesta tendría para la infraestructura carretera y para la seguridad en la circulación, salvo que sean utilizados para promover la seguridad de vehículos de pasaje y vocacional, exclusivamente en el eje delantero.</p>	<p>Aprobado por el CCNN-TT por consenso.</p>
CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO																																																							
	ET4 y ET2	A4 y A2	B4 y B2	C	D																																																			
SENCILLO DOS LLANTAS 	7,50	7,50	7,50	6,50	6,00																																																			
SENCILLO CUATRO LLANTAS 	10,00	10,00	10,00	9,00	8,00																																																			
MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS 	13,00	13,00	13,00	12,00	10,00																																																			
MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS 	17,00	17,00	17,00	15,50	14,00																																																			
DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	18,00	18,00	18,00	16,00	14,00																																																			
MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS 	21,00	21,00	21,00	18,00	16,00																																																			
TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS 	22,50	22,50	22,50	20,00	18,00																																																			

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																						
	<p style="text-align: center;"><b>Tabla 1C</b></p> <p style="text-align: center;">LARGO MAXIMO DEL VEHICULO POR TIPO DE CAMINO (m)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="7" style="text-align: center;">AUTOBUS</th> </tr> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: center;">CONFIGURACION DEL VEHICULO Y NOMENCLATURA</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">NUMERO DE EJES</th> <th colspan="5" style="text-align: center;">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">ET4 Y ET2</th> <th style="text-align: center;">A4 y A2</th> <th style="text-align: center;">B4 Y B2</th> <th style="text-align: center;">C</th> <th style="text-align: center;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B2 </td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;"><i>LT=12,90</i></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B3 </td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;"><i>LT=12,90</i></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B4 </td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;"><i>LT=12,90</i></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C2 </td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=12,50</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C3 </td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=14,00</td> <td style="text-align: center;">LT=12,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>LT = LONGITUD TOTAL MAXIMA (m)</p>	AUTOBUS							CONFIGURACION DEL VEHICULO Y NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO					ET4 Y ET2	A4 y A2	B4 Y B2	C	D	B2 	2	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	<i>LT=12,90</i>	B3 	3	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	<i>LT=12,90</i>	B4 	4	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	<i>LT=12,90</i>	C2 	2	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,50	C3 	3	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,50		
AUTOBUS																																																									
CONFIGURACION DEL VEHICULO Y NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO																																																							
		ET4 Y ET2	A4 y A2	B4 Y B2	C	D																																																			
B2 	2	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	<i>LT=12,90</i>																																																			
B3 	3	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	<i>LT=12,90</i>																																																			
B4 	4	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	<i>LT=12,90</i>																																																			
C2 	2	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,50																																																			
C3 	3	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,50																																																			