

CUARTA SECCION

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

(Viene de la Tercera Sección)

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
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.	Sobre el numeral 10 Procedimiento de evaluación de la conformidad, 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.	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.	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
54 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007	Sobre el numeral 10, Procedimiento de evaluación de la conformidad, Dependencias y organismos que intervienen en la verificación, comenta: 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. Por lo anterior no es concordante con lo establecido en la LFMN. Se propone: Que todas las empresas que cuenten con basculas fijas, puedan realizar la función de auto-verificación como de verificación del peso a terceros.	Este comentario es reiterativo del comentario número 52, por lo que se reproduce en todos sus términos la respuesta dada por éste.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
55 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 26 DE ENERO DE 2007	Sobre el numeral 11, Concordancia con normas internacionales, comenta: 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. 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.	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 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. 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.	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
56 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.	Sobre el numeral 13. Bibliografía, comenta: 13.- Bibliografía 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. Aunado a lo anterior el punto 11 titulado -Concordancia con normas internacionales señala que: "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> Por lo que la bibliografía señalada, no es representativa de las condiciones de insfraestructura carretera nacional y a decir de la propia autoridad ni congruente	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: "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 Incluir en el apartado de bibliografía la siguiente: 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	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

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 publica.	
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
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 MONTERREY, 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.	1.- Análisis de los coeficientes de daños unitarios correspondientes a los vehículos autorizados en la red nacional de carreteras federales mexicanas. 2.- Estado superficial y costo de operación en carreteras. 3.- Análisis de contribuciones a la evaluación cuantitativa de las actividades del Transporte 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 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) 6.- Consideraciones operativas y de proyecto geométrico para vehículos de carga. 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 1.- Sistema de simulación de estrategia de mantenimiento carretero (SISTER) 2.- Sistema de puentes de México (SIPUMEX). 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 1.- Estudio de efectos de fatiga de infraestructura carretera. 2.- Estudio de especificaciones técnicas de los puentes y carreteras, respecto a sus capacidad para soportar peso por centímetro cuadrado 3.- Estudio de deterioro físico existente de los puentes y carreteras 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. 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 D) Así mismo, dentro del análisis que se requiere es necesario conocer los siguientes datos estadísticos: 1.- Parque Vehicular Registrado, distinguiendo unidades matrices de unidades de arrastre. 2.- Combinaciones con las que circula el parque vehicular, es decir tractocamión y remolque o semiremolque sencillo, o bien, Tractocamión de doble semiremolque 3.- Tipo de carga que llevan los tractocamiones de doble semiremolque, es decir, si el requerimiento es de transportas volumen o mayor peso	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. 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 certificadas. A este llamado, acudió sólo una empresa, lo cual también se encuentra documentado. 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.	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	4.- Estudio de daños reales que provocan las distintas configuraciones cuando transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal. 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. 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 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. 2.- El impacto de los costos que se incrementan en el Transporte en el precio de los bienes de consumo final. 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. No obstante, a la fecha no se ha entregado la misma, por lo que se solicita que la misma sea integrada al presente expediente 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	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. 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.	
57 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS, REPRESENTANTE LEGAL DE LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), DE FECHA 29 DE ENERO DE 2007	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: 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.	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. 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

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 que se ampliará la vigencia de la norma vigente.	
58 ING. LEONARDO GOMEZ VARGAS. DIRECTOR GENERAL DE ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO. EN ESCRITO DE FECHA 29 DE ENERO DE 2007.	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: 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. 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.	Con relación a los comentarios a los que se hace referencia en este numeral 58, se manifiesta lo siguiente: 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. 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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO		RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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. b) Cantidad de puentes construidos con base en la norma AASHTO, H15 de los años 1926 a 1940, con PBV. 13. 6 ton. 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 periodo, se proporcione la cantidad de puentes que se construyeron con la norma AASTHO HS20 con PBV 32.8 ton. d) Cantidad de puentes, construidos con la norma AASTHO HS20 con PBV 32.8 ton. de los años 1970 a 1986. 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. 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.	No se proporcionó, en ninguno de los requerimientos que se detallan en los incisos de referencia.	puentes, es tomar en cuenta que la causa más frecuente de la falla de los puentes es la socavación.	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. 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. 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.
	3.- Se proporcione la cantidad de	No se proporcionó.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO		RESPUESTA	RESOLUCION
	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. ♦ 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.	No se proporcionó.		
	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.	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.	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.	
	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	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																		
	<table> <tr> <td>los centros de pesaje autorizados por la SCT tanto fijos como móviles.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>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.</td> <td>No se proporcionó.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12.- Se proporcione los dictámenes o peritajes técnicos de todos y cada uno de los puentes que se han colapsado a la fecha.</td> <td>No se proporcionó.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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.</td> <td>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) (www.sct.gob.mx), 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.</td> <td>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.</td> </tr> <tr> <td>14.-Cantidad de accidentes de manera puntual y fehaciente donde se han visto involucrados los vehículos T3-S2-R4 de 1980 a la fecha.</td> <td>No se proporcionó.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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</td> <td>No se proporcionó.</td> <td></td> </tr> </table>	los centros de pesaje autorizados por la SCT tanto fijos como móviles.			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.	No se proporcionó.		12.- Se proporcione los dictámenes o peritajes técnicos de todos y cada uno de los puentes que se han colapsado a la fecha.	No se proporcionó.		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.	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) (www.sct.gob.mx), 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.	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.	14.-Cantidad de accidentes de manera puntual y fehaciente donde se han visto involucrados los vehículos T3-S2-R4 de 1980 a la fecha.	No se proporcionó.		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	No se proporcionó.			
los centros de pesaje autorizados por la SCT tanto fijos como móviles.																					
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.	No se proporcionó.																				
12.- Se proporcione los dictámenes o peritajes técnicos de todos y cada uno de los puentes que se han colapsado a la fecha.	No se proporcionó.																				
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.	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) (www.sct.gob.mx), 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.	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.																			
14.-Cantidad de accidentes de manera puntual y fehaciente donde se han visto involucrados los vehículos T3-S2-R4 de 1980 a la fecha.	No se proporcionó.																				
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	No se proporcionó.																				

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO		RESPUESTA	RESOLUCION			
	<table><tr><td>provocan los vehículos tractocamiión con caja de 48 pies y tractocamiión 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></td><td></td></tr></table>		provocan los vehículos tractocamiión con caja de 48 pies y tractocamiión 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 tractocamiión con caja de 48 pies y tractocamiión 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.;	COMENTARIOS FINALES 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 SUBCOMITE DE ESPECIFICACIONES DE VEHICULOS, PARTES, COMPONENTES Y ELEMENTOS DE IDENTIFICACION 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
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.	SUBCOMITE DE ESPECIFICACIONES DE VEHICULOS, PARTES, COMPONENTES Y ELEMENTOS DE IDENTIFICACION a) Temas reprogramados 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. 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 la infraestructura. 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. Fecha estimada de inicio y terminación: 1 de febrero a 15 de diciembre de 2006 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 PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO PRESENTADAS EN LA LX LEGISLATURA TURNADAS A COMISION Proposición TURNO CONJUNTO TRAMITE COMISION: Transportes RESOLUTIVOS SECRETARIA GENERAL SECRETARIA DE PARLAMENTARIOS <i>Dirección General de Apoyo Parlamentario</i> 5. Pendiente ESTADO ACTUAL: Transportes 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. 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. 12-Oct-06 Publicación GACETA: Caballero Camargo Gustavo Fernando (PRI)		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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..."</i> (lo que) se traduciría, finalmente, en el incremento de precios de los productos para los consumidores finales del país'- 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>. 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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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. Mas aún, según los considerándoos 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. 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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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 una 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. 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. 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 Si se disminuye el límite máximo de peso de este tipo de vehículos en 6 toneladas las consecuencias son: 1. Se requerirá realizar 240 mil viajes más para trasladar las mismas 100 millones toneladas al año. 2. Esto implica que en esos nuevos viajes se recorran 245 millones de kilómetros adicionales al año por las mismas carreteras y puentes. 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. 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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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. 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. 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. Por lo que la norma en cuestión de impacto a la industria se señala que: 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. 2. También se ve afectado el consumidor final como lo señala la Comisión Federal de Competencia al referirse a este mismo tema. 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: 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. 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. 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. 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. e) que los camiones que dañan más a las carreteras por su descarga por eje (remolque sencillo), y no por el peso total. Por lo anteriormente expuesto solicito: 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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	SEGUNDO. Tener por ofrecidas y exhibidas las pruebas y documentos que se acompañan y describen en el cuerpo de este escrito. 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 aprobase 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>		
59.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE VIAS TERRESTRES, A. C	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: 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. 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: 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. 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
60.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE VIAS TERRESTRES, A. C	Asimismo, se estima conveniente revisar la actual clasificación de caminos y se eliminan 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.	Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 27	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
61.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE VIAS TERRESTRES, A. C	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 publico-privadas, que permitan aplicar procedimientos para la verificación de peso y dimensiones.	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:	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC) c) ... d) ... 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. 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.	
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
63.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C	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. 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. 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. COMENTARIOS 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 condiciones de seguridad 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. 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 preservar la seguridad 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. 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. 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.	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
64.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.	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: • 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. • Que se prohíba su circulación en condiciones climatológicas desfavorables, ni en convoy. • 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). • 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." • Que cuenten con un certificado de que ha recibido el mantenimiento correcto y cumple con las normas de seguridad físico-mecánica • 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. • 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.	Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 9 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
65.- ASOCIACION MEXICANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTES A.C.	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.	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
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.	Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 27. 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.	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.	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. Se recomienda que el comité le solicite a la Secretaría revise en el Reglamento lo relativo al tabulador a sanciones.	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 preservar la seguridad de los usuarios 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
	2. El excesivo peso que alcanzan hoy vehículos automotores, adicionalmente, deterioran seriamente las carreteras, exigiendo al estado su continua y costosa reparación. 3. Los vehículos pesados por su peso y dimensiones, atentan contra la seguridad de la operación. 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. 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. Por lo anterior apoyamos definitivamente la norma proyectada y agradecemos de antemano la atención prestada, quedamos de usted.	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.	
72.- UNIVERSIDAD AUTONOMA DE SINALOA, FACULTAD DE INGENIERIA	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 sobre el particular, una vez analizado el proyecto de referencia, se destacan los siguientes comentarios: 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. 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. 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	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 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.
73.- UNION NACIONAL DE OPERADORES EL FRENO, A.C	Asunto: 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. 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	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	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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 lo mas importante, sin considerar en absoluto la integridad física y capacidades humanas de los conductores. 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 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 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. 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.	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 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
	El mayor porcentaje de accidentes de equipo de transporte se da por tres causas básicas 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. 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; Por estos razonamientos solicitamos que cuando autoricen el PBV de las configuraciones de "las unidades de autotransporte de carga se basen en la garantía responsable y por escrito que avalen los fabricantes o reconструкторs del equipo de transporte y que dichos parámetros técnicos y estructurales no expongan intrínsecamente la integridad física y capacidad humana común para su conducción Agradeciendo su atención y sería consideración a nuestros planteamientos, les reiteramos nuestra más alta consideración y respeto.		
74.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga que represento, recibió con mucho agrado la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana "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", 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 nuestro servicio por fin recibimos de parte de la autoridad una señal positiva en cuanto a la toma de decisiones al respecto. 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.	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. 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.
75.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	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.	Analizado el comentario, se da respuesta en los mismos términos que se responde el comentario número 42.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
76.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	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. 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. 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de CANACAR, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
77.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	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. 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.	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. 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. 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
78.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	Por otro lado, en virtud de que derivado de la incertidumbre que hemos padecido, a los autotanques 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.	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. 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.	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.	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. 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	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. 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
		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.	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. PROPUESTA AARON DYCHTER POL TOLAREK, POLTOLAREK, Subsecretario de Subsecretario de Transporte, en mi 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; 30. 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; 10. y 50. fracciones IV y VI, y 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte 60. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 10, 30, 40, y 50 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. MOTIVO Completar el fundamento legal de acuerdo a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, e incluir la relativa a los vehículos tipo góndola	Se considera procedente incluir el Artículo 41 del RAFA.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
81.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA INDICE 1.- Objetivo y campo de aplicación 2.- Referencias 3.- Definiciones 4.- Clasificación Vehículos 4.1 Atendiendo su clase 4.2 Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas 5.- Especificaciones 5.1 De peso 5.1.1 Concentraciones máximas de carga por eje 5.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado 5.2 Dimensiones 5.2.1 Dimensiones máximas autorizadas	Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	6.- Métodos prueba 7.- Concordancia con normas internacionales 8.- Bibliografía 9.- Observancia obligatoria de esta norma 9.1. Vehículos de fabricación nacional y de importación 10.- Vigilancia 11.- Sanciones 12.-Procedimiento de evaluación de la conformidad 13.- Transitorios 14.- Apéndice normativo, "peso y dimensiones máximas autorizadas por tipo de vehículo y camino". MOTIVO 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.		
82.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 1.- Objetivo y campo de aplicación 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. MOTIVO Los servicios auxiliares no se rigen por la norma de peso y dimensiones.	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. 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
83.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 2.- Referencias Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios auxiliares MOTIVO Complementar las referencias para los vehículos tipo góndola.	Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
84.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 3.- Definiciones Camión unitario.- Vehículo automotor de seis o más automotor destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor de 4 toneladas. MOTIVO 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.	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. 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.
85.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 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. MOTIVO Falta incluir configuración tractocamión semirremolque semirremolque, que menciona el Reglamento en esta materia.	Convertidor tipo "H".- 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.	PROPUESTA 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. MOTIVO Incluir a la configuración Tractocamión semirremolque semirremolque, la cual también es doblemente articulada.	Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición: 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
87.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA Vehículo Tipo Góndola. Vehículo destinado al transporte de automóviles nuevos sin rodar, constituido por un Camión - Remolque ó un Tractocamión Doblemente Articulado. MOTIVO Incluir a la especialidad de autos nuevos sin rodar en la aplicación de esta norma.	Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición: "Unidad Vehicular Tipo Góndola o Madrina.- Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semiremolque-remolque o tractocamión-semiremolque-semiremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar".	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
88.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 4.-_Clasificación de vehículos 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 MOTIVO Para normar a las configuraciones que transportan autos nuevos sin rodar.	Clasificación de vehículos Se considerará en la elaboración de la NOM definitiva en las tablas que correspondan.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
89.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	Además, Incluir el siguiente párrafo: 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	Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
90.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 5.- Especificaciones A partir de este capítulo sustituir la palabra "combinación" por "configuración" . MOTIVO Concordancia con la clasificación que establece esta norma y con el Reglamento en la materia.	Se considerará en la elaboración de la Norma definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
91.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA Eliminar el párrafo 5.1.2.2, que habla sobre tolerancia de suspensión neumática. MOTIVO Para propósitos de esta norma, es indistinto utilizar suspensión mecánica o neumática por lo que no es motivo de incremento en el peso permitido.	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.	PROPUESTA 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. MOTIVO Hoy en día existen contenedores de carga cuya altura cuando son transportados es de 4,50 m	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso. Se podrán dar permisos especiales para ciertas rutas, siempre que no existan puentes con un plazo máximo de 2 años.
93.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 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. 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: 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,	Se acepta el comentario, quedando el numeral 5.2.1.5 de la siguiente manera: 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
94.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	MOTIVO Eliminar esto, ya que solamente se puede hacer en suspensiones deslizables. 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.	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.	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.	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.	d) Los conductores que operan la combinación aludida. MOTIVO Eliminar este párrafo, ya 'que no es parte de la norma.	Se acepta y se considerará en la revisión del RAFSA.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
97.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 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. MOTIVO 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	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.	PROPUESTA 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, reconstrutores 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. 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 MOTIVO Eliminar este párrafo, ya que esta implícito en la parte 8 Sanciones	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.	PROPUESTA 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 MOTIVO Con el propósito de evitar la discrecionalidad, es conveniente especificar que dependencias pertenecientes a las Secretarías mencionadas, vigilarán el cumplimiento de la presente norma.	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. 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.
100.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 10. Procedimiento de evaluación de de la conformidad (PEC) MOTIVO 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.	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.	PROPUESTA El largo es la longitud del inicio al final de la configuración o de la carga defensa a defensa de un vehículo o combinación vehicular, incluyendo elementos articulación MOTIVO En varios casos, la defensa trasera no es la parte final de la longitud total.	En relación con este comentario, se consideró procedente incluir la siguiente redacción 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
103.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.	PROPUESTA 12 Transitorios Incluir un transitorio que considere la aplicación de esta norma para los autotankes en base a un programa de gradualidad MOTIVO Atender la situación de los autotankes, ya que éstos se basan en capacidad volumétrica y no en peso.	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.	PROPUESTA TABLA 4B T3 - S2 - R4 75.5 MOTIVO Dar el máximo de Peso para esta Configuración Independientemente del Tipo de suspensión.	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. 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.
105.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	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. 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		Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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.	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. 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 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.	
106.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	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.	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	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		sistema de transporte no podría absorber en el corto plazo., 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	
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.	Por lo que se refiere a la longitud se acepta. Respecto a la circulación en carreteras de cuatro carriles se repite en todos sus términos la respuesta dada en el comentario 105.	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.	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. Respecto a la corresponsabilidad se contesta en los mismos términos del comentario número 42. 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.	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.	Se propone a la Secretaría se considere en la revisión que en su momento se realice al RPD. Ahora bien, del estudio y análisis, del comentario se desprende que no es procedente en virtud de que no representa modificaciones a la norma. 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.
112.- ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS A.C	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. 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.	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	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. Por ejemplo de lo anterior, tenemos las configuraciones T3-S1 que pueden transportar cargas muy ligeras y que no está incluida. 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. 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. 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. 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 Sin mas por el momento y agradeciendo sus finas consideraciones me despido de Usted, quedando a sus ordenes para cualquier duda o comentario.	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	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: 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.	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. Al efecto, la redacción correspondiente quedará incluida en la norma definitiva con el consenso de ambas dependencias.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
117.- COORDINACION DE SEGURIDAD REGIONAL DE LA POLICIA FEDERAL PREVENTIVA	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 la SSP, a través de la PFP, para verificar el cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas, por lo que se sugiere la siguiente redacción: "La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente para vigilar el cumplimiento de la presente norma." 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, verificación 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, para garantizar el cumplimiento de la LCPAF, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma, 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. Aunado a lo anterior, referente al punto 5 de las "Disposiciones generales del PEC", en el cual se señala que: "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..." 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 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 Secretaría de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes, 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.	En relación con este comentario, se contesta en los mismos términos que la respuesta dada en el comentario número 116.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	Por lo expuesto; se sugiere la siguiente redacción para el punto 10 del proyecto: "10.- Procedimiento de evaluación de la conformidad (PEC) Objetivo Unidades Procedimiento a) 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. ... 5. 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. 6. ... 7. ...		
118 CENTRO DE INVESTIGACION E INNOVACION TECNOLOGICA DEL INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL	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.	Se acepta la propuesta de enriquecer la motivación y la SCT la incluirá en la redacción de la norma definitiva.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
119.- CENTRO DE INVESTIGACION E INNOVACION TECNOLOGICA DEL INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL	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.	En cuanto a este comentario, se responde en términos de la respuesta dada al comentario número 9.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
120.- CENTRO DE INVESTIGACION E INNOVACION TECNOLÓGICA DEL INSTITUTO POLITÉCNICO 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 TECNOLÓGICA DEL INSTITUTO POLITÉCNICO 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 PÚBLICAS GOBIERNO DEL ESTADO DE SINALOA	En relación 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 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 la 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	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: 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.	Para asegurar que esta situación garantice su circulación se sugiere llevar 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. 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.
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 autotankers, en los cuales se detecta una sobrecarga muy por encima de lo permitido, ya que si bien algunos de ellos no pueden circular semiválidos por sus características, sí podrían ser modificados y adecuados a la norma en muy corto plazo. Lo mismo sucede con las denominadas "góndolas madrinas" 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	Se dio inicio la reunión a las 10:20 horas bajo el siguiente: Orden del día 1. Bienvenida a los asistentes 2. Registro de asistencia 3. Análisis del proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-22003, 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. 5.- Asuntos Generales PRIMER PUNTO- El Ing. José Luís Lazalde Núñez Subdirector de Transporte dio la bienvenida a los asistentes. Estando todos reunidos y de conformidad con el orden del día, se da inicio a la reunión con los siguientes asistentes: SEGUNDO PUNTO.- LISTA DE ASISTENCIA <table><tr><th>NOMBRE</th><th>PARTICIPACION</th><th>INSTITUCION</th></tr><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></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		
	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. 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. Opiniones propuestas 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. Que cuenten con suspensión neumática				
127.- COPREA AGUASCALIENTES	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 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.		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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
128.- COPREA AGUASCALIENTES	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. 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: a.- b.- 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. Por la existencia de remolques de procedencia extranjera por importación temporal y/o corta estancia en el país- o falta de autorización expresa.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
129.- COPREA AGUASCALIENTES	Disposiciones generales del PEC 1.- ... 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. 6.1} 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. 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. QUINTO PUNTO: Asuntos generales. 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. Concluidos los puntos anteriores, se da por terminada la reunión siendo las 13:20 hrs.	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..	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
130.- GOBIERNO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSI	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.	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	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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.	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 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.	
131.- CONFEDERACION NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS A.C	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. 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: 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. 2. - Mayor costo en los daños ocasionados a las personas y/o a sus bienes materiales, generados por estos accidentes 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. 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. 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.	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. 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
	6. - Referente a la insistencia de los transportistas privados a que se autorice un mayor peso, esto lo vemos no solo inadmisibile, 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 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. 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, 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. 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.		
132.- CENTRO NACIONAL DE METROLOGIA	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 Estaremos atentos a sus indicaciones para abundar en la materia o hacer las aclaraciones que el Comité que usted preside considere pertinentes.		Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	JUSTIFICACION 3. Definiciones Término 13 Se lee: ... expresado en kg. Fuerza (kgf) 10.- Procedimiento de evaluación de la conformidad Toneladas (Ton), Kilogramos (Kg) Propuesta: 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. Justificación Cumplir lo dispuesto en la NOM-008-SCFI-2002: La Tabla 1B de la norma incluye el kilogramo-fuerza como unidad que no debe irse. La Tabla 1 de la norma indique el símbolo kg (con minúsculas) para el kilogramo. 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. Peso.- fuerza que ejerce sobre la superficie terrestre un vehículo expresado en kilogramos-fuerza (kgf) Propuesta: Modificar a: Peso.- fuerza sobre un vehículo debida a la gravedad terrestre O a: Fuerza que aplicada al vehículo proporciona una aceleración igual a la aceleración total de caída libre en el punto donde está ubicado el vehículo. Justificación. Pueden existir otras fuerzas ejercidas por la superficie terrestre sobre el vehículo, como las fuerzas de fricción que permiten el frenado. Es innecesario especificar las unidades de medida. 3. Definiciones Peso por eje.- Concentración de peso, expresado en kilogramos - fuerza (Kgf), que un eje... Propuesta: Modificar a: Peso por Eje. - Concentración de peso que un eje... Justificación. Es innecesario especificar las unidades de medida 5.- ESPECIFICACIONES 5.1 DE PESO	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.	

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	Propuesta: Agregar como texto en el apartado 5.1 Estas especificaciones deben interpretarse como los pesos de las masas cuyos valores se indican Justificación: Se entiende que 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; 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; 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 d. debe entenderse que las especificaciones sobre pesos máximos se interpretarse como los pesos de las masas cuyos valores se especifican. 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. 6.- METODOS DE PRUEBA Propuesta 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. Justificación: Usar la norma oficial mexicana aplicable o la norma internacional en su defecto. : Propuesta Agregar: En todos los casos las básculas para el control del peso deben calibrarse en el sitio donde se utilicen Justificación: Asegurar la validez de las indicaciones de la báscula calibrada.. Propuesta 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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	Justificación: Observar las disposiciones de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en relación a los prestadores de servicio de calibración. Propuesta 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 ± 1 .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. Justificación: 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 $\pm 0,005$ m, equivalente a $\pm 0,5$ cm como máximo. 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. Propuesta 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 Justificación: No se indica alguna referencia a la Carta Porte.		
133.- CENTRO NACIONAL DE METROLOGIA	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. 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 - La norma 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). - Las 74.5 toneladas solamente las acepta el estado de Michigan y el promedio nacional es de alrededor de 129000 libras (58.6 toneladas). - 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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 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 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. 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.	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.	
134.- CANAPAT LIC. JOSE ANTONIO MUÑOZ ALVAREZ, PRESIDENTE	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. Por separado estamos enviando nuestra opinión, en la cual argumentamos y fundamentamos nuestro apoyo a dicho Proyecto. 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. 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. 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.	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. 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.
135.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO	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. Me dirijo a usted para opinar en tiempo y forma el proyecto normativo en referencia como sigue:		Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																											
	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).	El proyecto de norma ya considera la propuesta.																												
136.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO	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 dicha autorización deberá excluirse del proyecto normativo, 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. 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 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. <table><tr><th>Pais, región, provincia.</th><th>Peso bruto vehicular máximo autorizado (toneladas)</th><th>Longitud máxima autorizada (metros)</th></tr><tr><td>Centroamérica 1</td><td>41.00</td><td>17.50</td></tr><tr><td>Estados Unidos de América 2</td><td>64.86</td><td>Variable</td></tr><tr><td>Canadá (promedio federal)</td><td>62.50</td><td>23.00</td></tr><tr><td>Ontario (configuraciones de-6 ejes) 3</td><td>49.80</td><td>23.00</td></tr><tr><td>Ontario (configuraciones 7 u 8 ejes)</td><td>53.50</td><td>23.00</td></tr><tr><td>Comunidad Andina 4</td><td>48.00</td><td>21.00</td></tr><tr><td>Europa b</td><td>44.00</td><td>18.35</td></tr><tr><td>México</td><td>66.50</td><td>31.00</td></tr></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 b	44.00	18.35	México	66.50	31.00	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: 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
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 b	44.00	18.35																												
México	66.50	31.00																												

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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>. 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.		
137.- CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO	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. 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. 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.	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
	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 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> 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: • Productividad: <i>"es la cantidad de producto (servicio) por unidad de insumo que obtiene</i> • <i>la empresa, la industria o el país "</i>, • Eficiencia: <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>, • Equidad: <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> 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>".		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	El estudio del IMT agrega que ..., "tocante al problema de sobrepeso, la infracción del transportista puede considerarse como <i>inequittativa</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 o político</i> que module las decisiones económicas que buscan la eficiencia". 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: • <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. • <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). • <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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	• <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 • <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. • <u>Desgaste 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 tenía componentes defectuosos (frenos y/o suspensión y/o neumáticos). • <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 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 "ful/es" son un nesga para quienes circulan por carretera?</i> y que se explica por sí solo. 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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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 A la opinión pública: 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. 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: Al limitar los pesos y dimensiones como lo marca el proyecto: • Los costos para la sociedad al permitir la circulación de vehículos con gran peso y volumen son notoriamente superiores a los beneficios • Se conservan en mejor estado los pavimentos • Se contribuye a disminuir la inseguridad vial. • Se ahorran recursos para el mantenimiento de las carreteras. • Se evitan pérdidas significativas en horas-hombre por mayores tiempos del recorrido. • Se protege al medio ambiente y se logra un menor consumo de combustible		
139.- COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE SINALOA, A.C.	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. Sobre el particular, una vez analizado el proyecto de referencia, se destacan los siguientes comentarios: Mantener el peso bruto vehicular de las unidades T3-S2-R4 en 66.5 ton y desautorizar el transito 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. Dicha situación propicia severos daños a los pavimentos y bajos niveles de servicio al transito, 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.	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. 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
	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. 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.	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.	
140.- INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACION URBANA DE CULIACAN.	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: 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 dé 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. 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.	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. 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.
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.	Ante usted comparezco a exponer: 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:		Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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). 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. 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: - Es mayor el plazo previsto en el artículo 45, para la presentación de los comentarios por parte del o los expertos. - 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. - 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. Lo anterior pone en evidencia un conflicto de leyes.	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,	
142.- 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. Pablo Antonio Mejía López , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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. 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

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,	
143.- 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. Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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.	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,	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
144.- 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. Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

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,	
145.- 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 Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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.	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. 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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
146.- 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. Pablo Antonio Mejía López, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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	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 RAFA.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
147.- 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. Pablo Antonio Mejía López, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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.		
148.- 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. Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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. 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>.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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.		
149.- 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. Pablo Antonio Mejía López, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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". 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. <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.	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	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

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.	
150.- 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 Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	SEPTIMO.- En relación con el punto 2.- Referencias, el cual dispone que para la correcta aplicación de esta Norma, es necesario consultar: ➤ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. ➤ Ley Federal sobre Metrología y Normalización. ➤ Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. ➤ Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. ➤ Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-1993 Sistema General de Unidades de Medida. <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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
151.- 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 Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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). <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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
152.- 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	NOVENO.- En principio, la Ley de caminos, remite a las disposiciones reglamentarias la regulación de las dimensiones, capacidad y peso de los vehículos. 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: • 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. • Las dimensiones, pesos Y capacidad de los vehículos, han de sujetarse a norma oficial mexicana cuyos destinatarios sean los fabricantes, no los usuarios. • 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. • 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. 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
153.- Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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.	Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición: "Unidad Vehicular Tipo Góndola o Madrina.- Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semiremolque-remolque o tractocamión-semiremolque-semiremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar".	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
154.- 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 Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	DECIMO. 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, 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. 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
155.- 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 Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	UNDECIMO.- 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 el/o, se requiere sea definido el concepto de vehículos tipo góndola o madrina.	Se acepta el comentario y se acuerda incluir en el proyecto la siguiente definición: "Unidad Vehicular Tipo Góndola o Madrina.- Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semiremolque-remolque o tractocamión-semiremolque-semiremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar".	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
156.- 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. Pablo Antonio Mejía Lopez , representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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. 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: - 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. - 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. - 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. COMENTARIO: El primer párrafo del punto 5.2.1.8, se contrapone 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. En cuanto a las disposiciones de seguridad, deben estar reguladas en el Reglamento de Tránsito, no así en la norma.	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
157.- 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. Pablo Antonio Mejía Lopez, representante legal de Auto Convoy Mexicano, S. A. de C. V.	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. 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. Por lo antes expuesto y fundado, a usted Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre: Atentamente pido: 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.	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. 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. En cuanto a la participación de observadores en los actos de verificación, es una política de transparencia de la SCT.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
158.- La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados de la LX Legislatura	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; nos permitimos enviar los comentarios del Instituto de Ingeniería de la UNAM, 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.	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	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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. Sin otro particular, agradezco de antemano su atención a la presente y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.	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. Cabe señalar que los comentarios turnados fueron estudiados y analizados, de los cuales no se desprendió propuesta alguna para modificar la norma.	
159.- Christian Venus Vázquez Coria en mi carácter de apoderado legal de TMM LOGISTICS, S.A. DE C.V. Y LACTO COMERCIAL ORGANIZADA, S.A. DE C.V.	Personalidad que acredito debidamente con el Testimonio Notarial que contiene la Escritura Pública No. 39,970 y 39,969 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 Elízarrarrás 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: 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: Respecto de la eliminación del segundo párrafo del numeral 5.1.2.1. comenta: 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.	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	- 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. - 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. - 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. - 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.		
160.- GRANELERA INTERNACIONAL DE TUXPAN, S.A. DE C.V.	Distinguidos Señores: 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. 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. 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. 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). 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.	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. 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. 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.	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

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	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. 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? PETICION PARA EL CASO DE TUXPAN Que de manera urgente se pueda terminar la construcción de la Autopista México Tuxpan. Que exista la alternativa de Ferrocarril si esta opción es más viable que el auto transporte. Mientras tanto: 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. Esto nos permitirá: • Sobrevivir durante este tiempo, • Disminuir la concentración del manejo de graneles agrícolas en su comercialización y logística. • Dar una alternativa de Puerto al comprador. • Descongestionar el Puerto de Veracruz, • 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) • Favorecer el desarrollo regional de la zona En el momento que la autopista sea terminada y con el pago de una cuota competitiva, permitirá: • Un incremento inmediato en la competitividad, desalojo, y costos del puerto. • Realmente será el puerto más cercano a la ciudad de México, pues la conexión será muy eficiente. • Una opción más para el usuario' que permitirá contribuir a su eficiencia y competitividad y la del país. 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. Respetuosamente creo que esta norma, no fue concebida con esos principios. Ojalá entre todos los participantes podamos lograr los objetivos planteados.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
161.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)	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 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; al tenor de los siguientes comentarios: 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
162.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)	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.	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		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.	
163.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)	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.	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
164.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)	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. 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

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.	
165.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA MOLINERA DEL TRIGO (CANIMOLT)	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. Más aún, según nuestras estimaciones, disminuir la capacidad de carga de los grandes autotransportes (fulles, por ejemplo), propiciará al menos dos efectos: 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". 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. 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. 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.	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
166.- MANUEL JUAREZ CASTAÑEDA, representante de BACHOCO, S.A. DE C.V	Promoviendo a nombre y representación de la empresa denominada BACHOCO, S.A. DE C.V., cuya personalidad acredito en términos del instrumento notarial número 17 576, mismo que se acompaña en copia certificada al presente ocurso, atentamente comparezco y expongo lo siguiente: 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. 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. 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. 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. 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.	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																	
167.- MANUEL JUAREZ CASTAÑEDA, representante de BACHOCO, S.A. DE C.V	Estamos absolutamente convencidos de los beneficios que representan los vehículos doblemente articulados para los diferentes sectores industriales, por lo que exponemos lo siguiente. 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. 2. La configuración T3-S2-R4 requiere operadores mejor capacitados, lo que se traduce en una reducción de riesgos. 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. 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. 5. La configuración T3-S2-R4 representa un menor consumo de combustible, y por ende, menor contaminación ambiental contra otras configuraciones vehiculares.	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.																																																	
168.- MANUEL JUAREZ CASTAÑEDA, representante de BACHOCO, S.A. DE C.V	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. Sin otro particular de momento, quedamos a sus órdenes para cualquier comentario. ANEXOS Proyección de viajes adicionales para ajustar modificación de logística y distribución a NOM-012-SCT -2-2003 <table><tr><td>proyección de viajes a 5 años</td><td>viajes - mensual</td><td>costo viaje</td><td>costo proyectado - mensual -</td><td>costo real mensual</td><td>diferencia mensual</td><td>diferencia anual</td></tr><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>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>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>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>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>499,161,270</td></tr><tr><td>TOTALES</td><td>79,184</td><td></td><td>492,168,653</td><td>345,134,598</td><td>147,034,054</td><td>1,764,408,653</td></tr></table>	proyección de viajes a 5 años	viajes - mensual	costo viaje	costo proyectado - mensual -	costo real mensual	diferencia mensual	diferencia 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	TOTALES	79,184		492,168,653	345,134,598	147,034,054	1,764,408,653	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. 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, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
proyección de viajes a 5 años	viajes - mensual	costo viaje	costo proyectado - mensual -	costo real mensual	diferencia mensual	diferencia 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																																														
TOTALES	79,184		492,168,653	345,134,598	147,034,054	1,764,408,653																																														

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																
	Equipo de transporte propio requerido para ajustar modificación de logística y distribución a NOM-012-SCT -2-2003 <table><tr><td>--</td><td>Costo unit.</td><td>Inventario Actual</td><td>Inventario Necesario</td><td>Inversión (USO)</td><td>Inversión (Pesos)-(11*1)</td></tr><tr><td>Caja seca 48'</td><td>31,800</td><td>89</td><td>59</td><td>1,886,800</td><td>20,754,800</td></tr><tr><td>Caja refrigerada 48'</td><td>78,750</td><td>169</td><td>113</td><td>8,872,500</td><td>97,597,500</td></tr><tr><td>Tolva aluminio 48'</td><td>84,000</td><td>171</td><td>114</td><td>9,576,000</td><td>105,336,000</td></tr><tr><td>Plataforma pollo vivo 48'</td><td>30,000</td><td>208</td><td>139</td><td>4,160,000</td><td>45,760,000'</td></tr><tr><td>Plataforma encortinada 48'</td><td>32,000</td><td>49</td><td>33</td><td>1,045,333</td><td>11,498,667</td></tr><tr><td>Tractocamión</td><td>85,000</td><td>150</td><td>100</td><td>8,500,000</td><td>93,500,000</td></tr><tr><td>TOTALES</td><td>./.-</td><td>836</td><td>557</td><td>'- 34;040,633'</td><td>374)446;967</td></tr></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	TOTALES	./.-	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																																														
TOTALES	./.-	836	557	'- 34;040,633'	374)446;967																																														
169.- ROBERTO EUSEBIO RIOS y RAMIREZ, en representación de la ASOCIACION NACIONAL MEXICANA DE EMPRESAS COURIER, A.C. (ANMEC)	Personalidad que acredita 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 compulsas 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: 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. 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.	En relación a este comentario 169 se da respuesta en los mismos términos del comentario número 1 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
	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 <i>"en los términos que establezcan los reglamentos respectivos"</i>. 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. 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. 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. 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). Por lo anteriormente expuesto, A ese Comité respetuosamente solicito se sirva: PRIMERO.- Tenerme por presentado en los términos del presente escrito, reconociendo la personalidad con la que me ostento. SEGUNDO.- 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.		

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
170.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	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 nuestro comentarios a la misma. 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
171.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

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
		"Remolque.- "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.	
175.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
176.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	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>	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

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 recomiende 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.	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. 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.	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 deslizante 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. Por lo anteriormente mencionado solicitamos que el párrafo sea eliminado.	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, <u>o el peso máximo de diseño Que indicó el fabricante,</u> ..." 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
		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. La verificación se realizará mediante los sistemas de medición verificados por la PROFECO o la Carta de Porte.	
184.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	15.- Solicitamos agregar al punto 2 de las disposiciones generales del PEC "... (sin incluir los espejos laterales, los elementos de sujeción de la carga y los sistemas de entonado rodante)..."	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.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
185.- TECNOLOGIA PARA EL TRANSPORTE SALS, S.A. DE C.V.	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.	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,	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
186.- ASOCIACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA	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. 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. 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.	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. 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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
187.- ASOCIACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA	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. 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 distingas normativos en el transporte de mercancías en nuestro país. 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. 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.	A este comentario número 187 se responde en los mismos términos que el comentario número 1 de este documento.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
188.- SECRETARIA DE AGRICULTURA DESARROLLO RUAL, PESCA Y ALIMENTACION (SAGARPA).	Me refiero al Anteproyecto denominado PROY-NOM-012-SCT-2-2003 sobre Pesos y dimensiones máximas para los vehículos de Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal para comentarle lo siguiente: 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: 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. 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. 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. 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. 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.	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. 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 mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
189.- CAMARA MEXICANA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION	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. 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. 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: • "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. • 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. 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.	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. 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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
190.- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.	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	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	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
	señalado en la Ley Federal de Metrología y Normalización. 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	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.	
191.- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.	DICE: 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. PROPONEMOS DIGA: 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.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
192.- ASOCIACION MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A.C.	DICE: Peso Vehicular.- Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación. PROPONEMOS DIGA: Peso Vehicular.- Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga útil o peso útil	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

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																																																																								
196.- MAN FERROSTAL MEXICO, DIVISION TRUCK & BUS	FAVOR DE AGREGAR COMO BIBLIOGRAFIA: - DIRECTIVA 96/53 DE LA COMUNIDAD EUROPEA, QUE ESTABLECE PARA DETERMINADOS VEHICULOS DE CARRETERA LAS DIMENSIONES Y PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS - DIRECTIVA 97/27 DE LA COMUNIDAD EUROPEA, RELATIVA A LAS MASAS Y DIMENSIONES DE DETERMINADASCATEGORIAS DE VEHICULOS DE MOTOR Y DE SUS REMOLQUES.	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.																																																																								
197.- MAN FERROSTAL MEXICO, DIVISION TRUCK & BUS	ESPECIFICA LA TABLA A PESOS MAXIMOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TON) <table><tr><th colspan="3">CONFIGURACIÓN DE EJES</th><th colspan="5">TIPO DE CAMINO</th></tr><tr><th></th><th></th><th></th><th>ET4 Y ET2</th><th>A4 Y A2</th><th>B4 Y B2</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>SENCILLO DOS LLANTAS</td><td></td><td></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></td><td></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></td><td></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></td><td></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></td><td></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></td><td></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></td><td></td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>20,00</td><td>18,00</td></tr></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	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. 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.
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	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION																																																																								
	FAVOR DE MODIFICAR CONFORME A LA SIGUIENTE TABLA: <table><thead><tr><th colspan="3">CONFIGURACIÓN DE EJES</th><th colspan="5">TIPO DE CAMINO</th></tr><tr><th></th><th></th><th></th><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 (NOTA 1)</td><td></td><td></td><td>7,50</td><td>7,50</td><td>7,50</td><td>6,50</td><td>6,00</td></tr><tr><td>SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td></td><td></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></td><td></td><td>13,00</td><td>13,00</td><td>13,00</td><td>12,00</td><td>10,00</td></tr><tr><td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td><td></td><td></td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>15,50</td><td>14,00</td></tr><tr><td>DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td></td><td></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></td><td></td><td>21,00</td><td>21,00</td><td>21,00</td><td>18,00</td><td>16,00</td></tr><tr><td>TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td><td></td><td></td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>20,00</td><td>18,00</td></tr></tbody></table> NOTA 1: LA CONFIGURACIÓN DE EJES "SENCILLO DOS LLANTAS" INCLUYE EJES TPIO SUSPENSIÓN INDEPENDIENTE (AUTOBUSES)	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.	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: De conformidad con lo dispuesto por la fracción III del articulo 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 capitulo 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. En este sentido, las leyes y reglamentos citados en el punto 2 del proyecto en comento deben ser reubicados en el apartado de "Bibliografía".	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. Incluir en el apartado de bibliografía leyes y reglamentos que actualmente se encuentran en el capítulo II de referencias.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.																																																																								

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION										
199.- DIRECCION GENERAL DE NORMAS DE LA S.E.	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". Sin más por el momento, quedo a sus órdenes para cualquier aclaración al respecto y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo	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: "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".	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.										
200.- LOHR MEXICO. CONSTRUCTOR DE MADRINAS	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 Norma 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. 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. <table><tr><td>Tractor de 3 ejes, con dos semirremolques de 2.</td><td></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	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.	Aprobado por el CCNN-TT por mayoría con excepción de ANTP, con voto aprobatorio del Presidente del Comité.
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
	Tractor de tres ejes, semiremolque de 1 y remolque de 3 ejes Nomenclatura T3-S1-R3 Número de Ejes 7 Número de Llantas 26 Configuración del Vehículo La que se muestra en la figura 2 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. 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.		
201.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	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. 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.	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
		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: "Remolque.- "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.	
204.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	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	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
205.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	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>	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

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 la 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 deslizante 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
	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 Por lo anteriormente mencionado solicitamos que el párrafo sea eliminado		
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
		10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC). ... 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).	
212.- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION	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> Quedamos a sus órdenes para cualquier aclaración o ampliación de nuestros comentarios que requieran.	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: 10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC). Dependencias y organismos que intervienen en la verificación. ... Disposiciones generales del PEC. ...	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
		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."	
213.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	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. Adicional a lo anterior, a continuación nos permitimos explicar a usted .las razones de los cambios propuestos: 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.	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. 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.

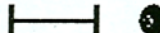
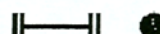
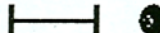
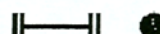
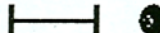
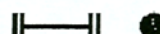
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
214.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	2) En todo el texto de la norma, sugerimos la eliminación del concepto "reconstructor", ya que el fabricante o importador, son los únicos que pueden garantizar 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." 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.

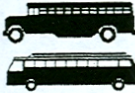
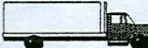
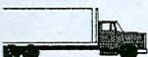
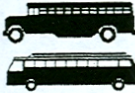
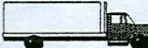
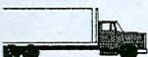
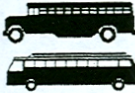
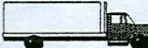
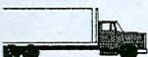
PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
216.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C	4) En la Tabla 4.2.3, solicitamos se incluya la configuración T2-S3.	En relación con sus comentarios en el sentido de incluir la configuración T2-S3, se considera 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	PROPUESTAS DE MODIFICACION (ANPACT (ENE 2007) 3.- Definiciones Autobús.- Vehículo automotor diseñado y equipado para el transporte público o privado de más de <i>dieciséis asientos</i> , de seis o más llantas	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.” 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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
222.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	Capacidad.- 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.	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.

PROMOVENTE	DESCRIPCION DEL COMENTARIO	RESPUESTA	RESOLUCION
223.- ASOCIACION NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES	Carga útil y Peso útil.- 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	5.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado, se incrementará 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 en el caso de autobuses aplica para ejes convencionales con suspensión neumática así como ejes tipo suspensión independiente. En camiones y tractocamiones se otorgará el beneficio aún cuando el eje direccional no cuente con suspensión neumática.	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	7.- Observancia obligatoria de esta norma 7.1. Vehículos de fabricación nacional y de importación. 7.1.1. 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 las unidades de autotransporte descritas en la presente norma deberán cumplir 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	14.- Apéndice Normativo PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS AUTORIZADAS POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO Tabla A PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TONELADAS) <table><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><tr><td>SENCILLO DOS LLANTAS </td><td>7,50</td><td>7,50</td><td>7,50</td><td>6,50</td><td>6,00</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>13,00</td><td>13,00</td><td>13,00</td><td>12,00</td><td>10,00</td></tr><tr><td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS </td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>15,50</td><td>14,00</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>21,00</td><td>21,00</td><td>21,00</td><td>18,00</td><td>16,00</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></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	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.	Aprobado por el CCNN-TT por consenso.
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																																																						
	Tabla 1C LARGO MAXIMO DEL VEHICULO POR TIPO DE CAMINO (m) <table><tr><th colspan="7">AUTOBUS</th></tr><tr><th rowspan="2">CONFIGURACION DEL VEHICULO Y NOMENCLATURA</th><th rowspan="2">NUMERO 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><tr><td>B2 </td><td>2</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=12,90</td></tr><tr><td>B3 </td><td>3</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=12,90</td></tr><tr><td>B4 </td><td>4</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=12,90</td></tr><tr><td>C2 </td><td>2</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=12,50</td></tr><tr><td>C3 </td><td>3</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=14,00</td><td>LT=12,50</td></tr></table> LT = LONGITUD TOTAL MAXIMA (m)	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	LT=12,90	B3 	3	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,90	B4 	4	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,90	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	LT=12,90																																																			
B3 	3	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,90																																																			
B4 	4	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=14,00	LT=12,90																																																			
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																																																			