

INDICE
PRIMERA SECCION
PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE GOBERNACION

Acuerdo por el que se emite el Manual para la Reproducción de la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil

Declaratoria de Emergencia por la presencia de lluvia severa ocurrida el día 7 de octubre de 2014, en los municipios de Chocamán y Coscomatepec del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave

Modificación al Extracto de la solicitud de registro constitutivo de la agrupación religiosa denominada Centro Cristiano Evangélico Roca de Salvación, para constituirse en asociación religiosa, publicado el 6 de agosto de 2014

Modificación al Extracto de la solicitud de registro constitutivo de la agrupación religiosa denominada Iglesia Cristiana Unidos en Jesús, para constituirse en asociación religiosa, publicado el 6 de agosto de 2014

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Anexos 1, 3, 11, 14, 15 y 17 de la Quinta Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014, publicada el 16 de octubre de 2014

SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 30-73-47 hectáreas de agostadero de uso común y de riego, temporal y agostadero de uso parcelado, de terrenos del ejido La Escondida, Municipio de Tepic, Nay.

Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 19-65-87 hectáreas de agostadero de uso común, y de riego y agostadero de uso parcelado, de terrenos del ejido Acaponetilla, Municipio de Santiago Ixcuintla, Nay.

Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 15-69-40 hectáreas de agostadero de uso común y temporal de uso parcelado, de terrenos del ejido Camichín de Jauja, Municipio de Tepic, Nay.

Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 1-47-08 hectárea de temporal de uso común, de terrenos del ejido San Cayetano, Municipio de Tepic, Nay.

SECRETARIA DE LA FUNCION PUBLICA

Circular por la que se comunica a las dependencias, Procuraduría General de la República y entidades de la Administración Pública Federal, así como a las entidades federativas, que deberán abstenerse de aceptar propuestas o celebrar contratos en la materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios del sector público, con las empresas Kyoto Trading, S.A. de C.V., Zweiss Mexicana, S.A. de C.V. e Intercable, S.A. de C.V.

PODER JUDICIAL**TRIBUNAL ELECTORAL DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION**

Información relativa a los saldos al 30 de septiembre de 2014 de los fideicomisos en los que el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación participa

BANCO DE MEXICO

Tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana

Tasas de interés interbancarias de equilibrio

INSTITUTO FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES

Acuerdo por el que se modifica el Estatuto Orgánico del Instituto Federal de Telecomunicaciones

AVISOS

Judiciales y generales

**SEGUNDA SECCION
PODER EJECUTIVO****SECRETARIA DE ECONOMIA**

Resolución preliminar de la investigación antidumping sobre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, originarias de la República Popular China, independientemente del país de procedencia. Esta mercancía ingresa por la fracción arancelaria 7324.10.01 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación

Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el ejercicio fiscal 2014

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

Respuestas a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicado el 11 de junio de 2014. (Continúa en la Cuarta Sección)

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE GOBERNACION

ACUERDO por el que se emite el Manual para la Reproducción de la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil.

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

MIGUEL ÁNGEL OSORIO CHONG, Secretario de Gobernación, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27, fracción XXXII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 7, fracción I y 12 de la Ley General de Protección Civil; 14, 15, 16, 17, 18 y 19 del Reglamento de la Ley General de Protección Civil; así como 1, 4 y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación, y

CONSIDERANDO

Que la Ley General de Protección Civil establece que el emblema distintivo de la protección civil en el país deberá contener el adoptado en el ámbito internacional, conforme a la imagen institucional que se defina en su Reglamento y solamente será utilizado por el personal y las instituciones autorizadas en el mismo;

Que de conformidad con los artículos 16 y cuarto transitorio del Reglamento de la Ley General de Protección Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de mayo de 2014, le corresponde a la Secretaría de Gobernación expedir el Manual para la Reproducción de la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil;

Que la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil, es el signo distintivo de los organismos y autoridades que se encargan de las tareas en dicha materia en los tres órdenes de gobierno;

Que en concordancia con lo anterior, el presente Manual para la Reproducción de la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil, regula las particularidades respecto del uso y reproducción, así como las especificaciones técnicas de los elementos, dimensiones, colores, formas, composición gráfica y aplicaciones de la imagen institucional del emblema distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil, y

Que con el objeto de establecer lineamientos básicos que alcancen un marco de unidad y armonía en la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil, he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE EL MANUAL PARA LA REPRODUCCIÓN DE LA IMAGEN INSTITUCIONAL DEL EMBLEMA DISTINTIVO DEL SISTEMA NACIONAL DE PROTECCIÓN CIVIL

Artículo Primero. Se emite el Manual para la Reproducción de la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil.

Artículo Segundo. El Manual para la Reproducción de la Imagen Institucional del Emblema Distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil es de observancia obligatoria para las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, que en el ámbito de sus atribuciones, participen en coordinación con los tres órdenes de gobierno en materia de protección civil. Aquellos que utilicen la imagen institucional del emblema distintivo del Sistema Nacional de Protección Civil, conforme a lo establecido en la Ley General de Protección Civil y su Reglamento, se sujetarán a lo establecido en el presente Manual.

TRANSITORIO

Único. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la Ciudad de México, a 29 de septiembre de 2014.- El Secretario de Gobernación, **Miguel Ángel Osorio Chong**.- Rúbrica.

**MANUAL PARA LA REPRODUCCIÓN DE LA
IMAGEN INSTITUCIONAL DEL EMBLEMA DISTINTIVO DEL
SISTEMA NACIONAL DE PROTECCIÓN CIVIL**

Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC)

Introducción

Historia

Descripción

Logotipo

Colores institucionales

Tipografía institucional

Retícula de trazo y área de restricción

Usos correctos de color

Usos incorrectos

Tarjetas de presentación

Hoja membretada

Sobre bolsa

Chaleco operativo

Casco

Impermeable

Casaca

Playera tipo polo

Playera tipo T-shirt

Camisa manga larga

Camisa manga corta

Gorras

Chamarra

Sombrero pescador

Imagen Unidad Móvil/Ejecutiva (A)

Imagen Unidad Móvil/Operativa (A)

Imagen Unidad Móvil/Unimog

Imagen Unidad Móvil/C30

Imagen Unidad Móvil/C30

Imagen Unidad Móvil/Remolque

Imagen Unidad Móvil/Sprinter

Imagen Unidad Móvil/Camioneta Pick Up

Imagen Unidad Móvil/Moto Cross

Imagen Unidad Móvil/Cuatrimoto

Imagen Unidad Móvil/Helicóptero

Bandera (A)

Parches/Varios

Calcomanía varios usos

Mochila

Centro Nacional de Prevención de Desastres (CENAPRED)

Logotipo

Retícula de trazo y área de restricción

Colores y tipografías institucionales

Usos correctos de color

Usos incorrectos

Tarjetas de presentación

Sobre bolsa

Hoja membretada

Firmas Conjuntas

Logotipo

Retícula de trazo y área de restricción

Usos correctos de color

Usos incorrectos

Hoja membretada

INTRODUCCIÓN

Este manual es la guía para usar correctamente la imagen institucional del emblema distintivo del SISTEMA NACIONAL DE PROTECCIÓN CIVIL. Seguir las normas que aquí se mencionan es indispensable para consolidar su identidad gráfica.

Cualquier duda o comentario, favor de contactar a: gcorona@segob.gob.mx

Para cualquier consulta relacionada con las especificaciones cromáticas de este Manual, consultar la página:

www.proteccioncivil.gob.mx

HISTORIA

Un Chimalli, es una palabra de origen náhuatl que significa escudo o protección. Eran escudos hechos con diversos materiales; por ejemplo, madera, con la que se fabricaban los llamados "cuauhchimalli", o bien, podían ser elaborados con caña de maíz, con la que se confeccionaban los "otlachimalli". También había escudos hechos con oro, o decorados con trabajos en plumas, llamados "mahuizzoh chimalli".

Entre los guerreros aztecas los escudos (malacates o chimallis) eran los medios de protección ante los ataques enemigos; tenían forma de disco o rodela y se utilizaba en los combates cuerpo a cuerpo.

Realizados en cuero endurecido sobre una base de cañas y fibras de maguey; algunos llevaban colgando de la parte inferior una falda de cuero o tela con mosaicos de plumas, con símbolos cosmogónicos y diseños heráldicos.

Los diseños de los escudos Mexica eran muy variados, dependiendo del rango social/militar, el origen del guerrero, etc. constituyéndose en muchos casos en auténticos mandalas, donde la partición del espacio circular responde a los conceptos cosmogónicos tanto de la cuaternidad como de la dinámica del tres y del dos. Así la estructura geométrica de cada uno refleja aspectos de la cosmovisión cultural de ese pueblo.



DESCRIPCIÓN

El triángulo de Protección Civil y el Chimalli (circulo de protección Azteca) se unen para comunicar la protección del pueblo mexicano.

Se utilizó una fusión entre el Chimalli y el logotipo universal de Protección Civil para la realización del logotipo



LOGOTIPO

El logotipo base del Sistema Nacional de Protección Civil, tanto en su versión vertical como horizontal, se compone de tres elementos: **escudo** denominado Chimalli, triángulo equilátero dentro de un círculo y al calce **leyenda** del Sistema Nacional de Protección Civil soportada por una **pleca tricolor** y debajo de la misma se encontrará la palabra México.



COLORES INSTITUCIONALES

En todos los casos posibles se recomienda el uso de tintas directas para lograr la reproducción del logotipo de forma fiel.

No obstante, cada profesional de las artes gráficas, serigrafía y señalización adoptará la mejor forma de lograr estos colores y sus diferentes matices, teniendo en cuenta el tipo de papel, material o soporte sobre el cual se va a imprimir o reproducir y el equipo que se vaya a utilizar.

PANTONE				CMYK			
Cool Gray 10 60%	Cool Gray 10 100%	356 C 100%	200 C 100%	C 40 M 32 Y 30 K 1	C 61 M 53 Y 48 K 19	C 97 M 26 Y 100 K 15	C 16 M 100 Y 87 K 6
RGB				GRISES			
R 160 G 159 B 162	R 101 G 102 B 106	R 0 G 121 B 64	R 195 G 32 B 50	50%	80%	65%	65%

PANTONE

Los colores aquí impresos no intentan ser una reproducción fiel de los tonos, para esos fines es necesario usar la guía con los códigos correspondientes a cada color.

TIPOGRAFÍA INSTITUCIONAL

Los tipos de letra utilizados en el logotipo son los siguientes:

Soberana Sans Regular
 ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
 abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
 0123456789

SOBERANA TITULAR BOLD
 ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
 ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
 0123456789

Así mismo, toda la familia Soberana Sans y Soberana Titular servirán como tipografías complementarias en todas las aplicaciones relacionadas a la identidad del Sistema Nacional de Protección Civil.

Soberana Sans Light
Soberana Sans Light Italic
Soberana Sans Italic
Soberana Sans Bold
Soberana Sans Bold Italic

Soberana Sans Black
Soberana Sans Black Italic
Soberana Sans Ultra
Soberana Sans Ultra Italic
 SOBERANA TITULAR REGULAR

RETÍCULA DE TRAZO Y ÁREA DE RESTRICCIÓN

La unidad "X" es igual al alto de la palabra México. El área de restricción es igual a cuatro veces la unidad "X", misma que deberá respetarse en la elaboración de cualquier impreso, a fin de asegurar la integridad y el impacto de la identidad gráfica.



USOS CORRECTOS DE COLOR

Las aplicaciones de la imagen del SINAPROC sobre fondos sólidos de color deberán realizarse como se muestra en los siguientes ejemplos.



USOS INCORRECTOS



Cualquier alteración de los elementos de la identidad gráfica representa una violación a las especificaciones contenidas en el presente Manual.

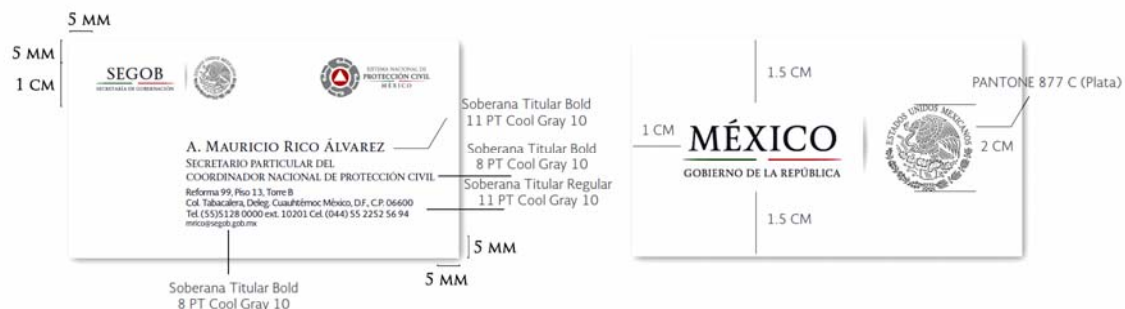
TARJETAS DE PRESENTACIÓN

DATOS TÉCNICOS

Para obtener la mejor presentación se recomiendan los siguientes parámetros de producción:

Tamaño: 5x9 cms., Impresión: Offset 3x3 tintas + Serigrafía 1x0 (con película)

Sustrato: Cartulina 12 pts.



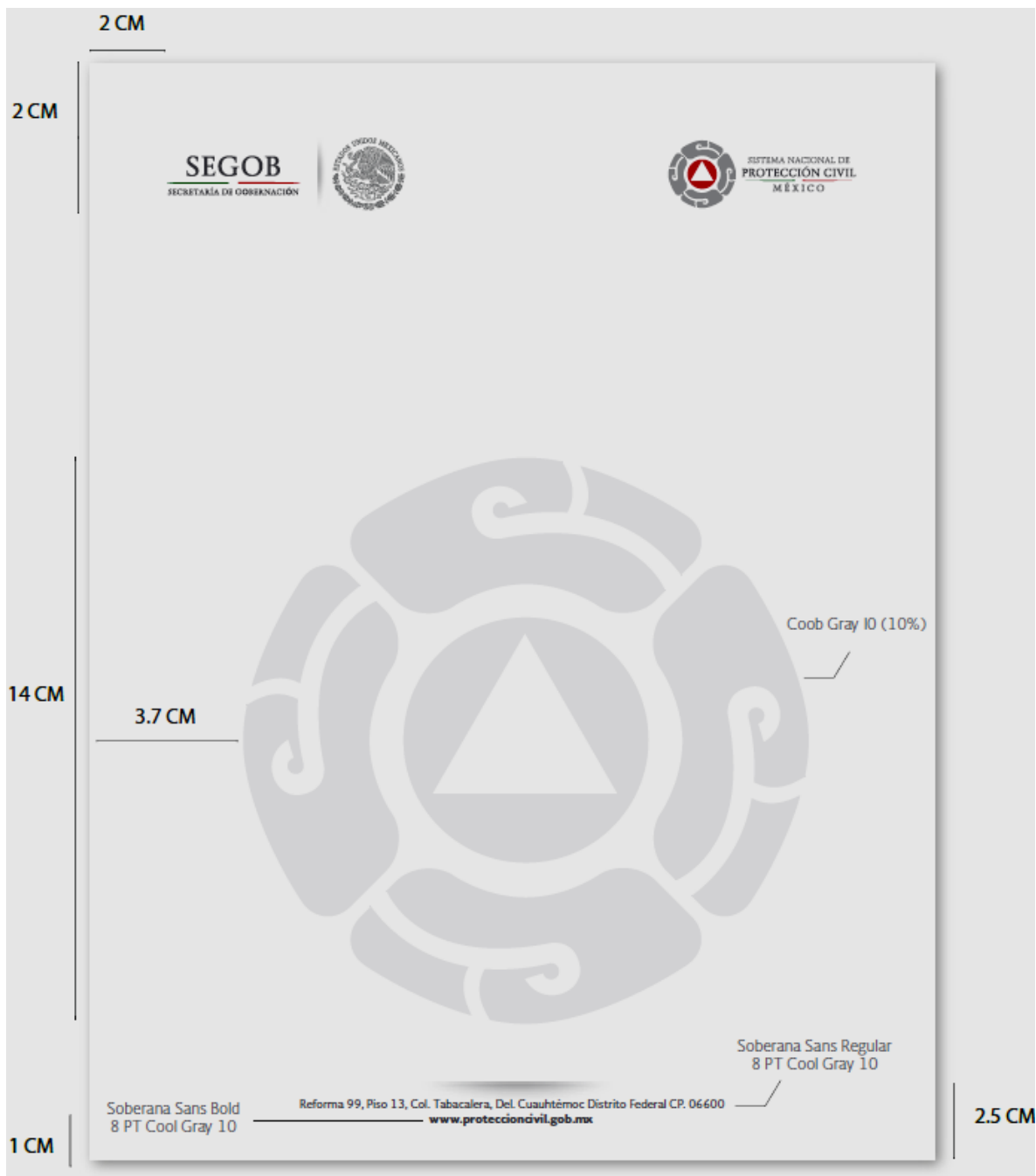
HOJA MEMBRETADA**DATOS TÉCNICOS**

Para obtener la mejor presentación se recomiendan los siguientes parámetros de producción:

Tamaño: 21.5x28 cms.

Impresión: Offset 4x0 tintas

Sustrato: Papel Opalina de 120 gms.



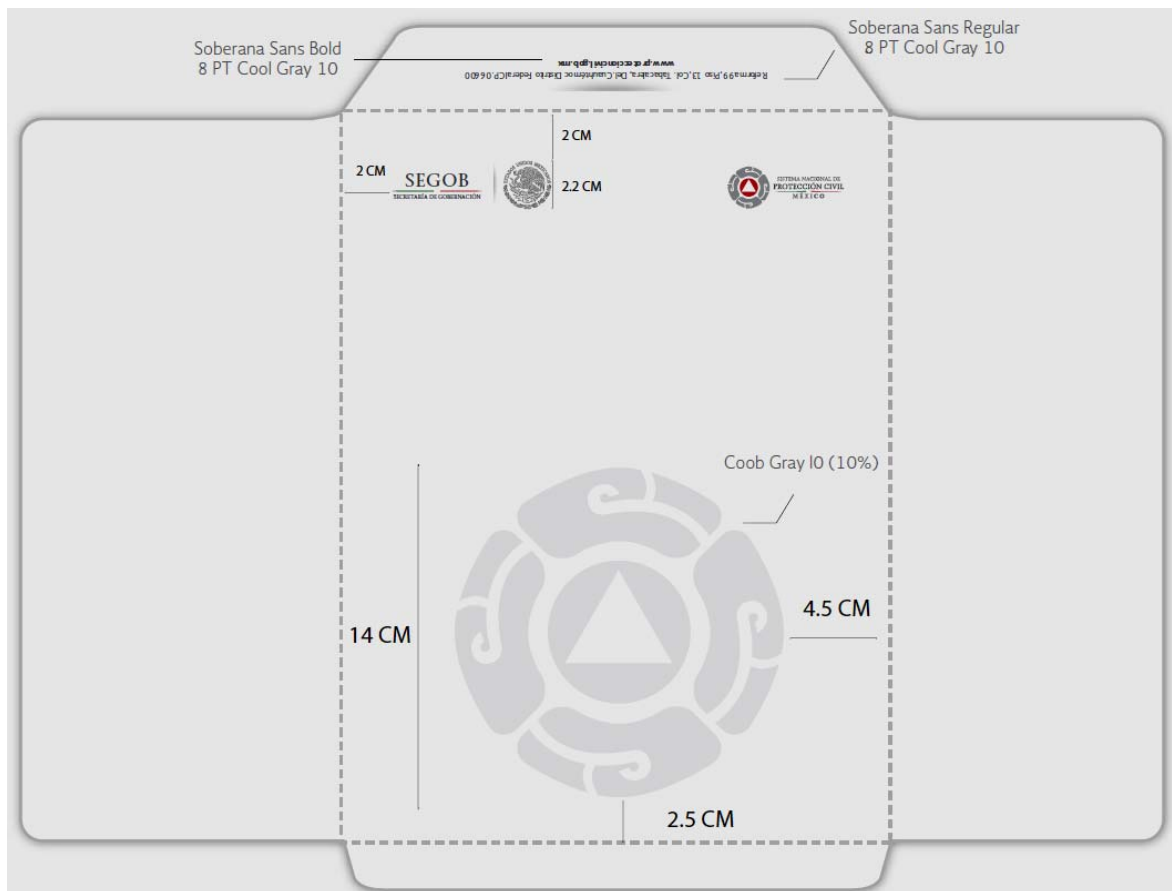
SOBRE BOLSA

DATOS TÉCNICOS

Para obtener la mejor presentación se recomiendan los siguientes parámetros de producción:

Tamaño: 23x30.5 cms.

Impresión: Offset 4x0 tintas



CHALECO OPERATIVO

Especificaciones: Chaleco operativo elaborado en color verde limón y/o rojo fosforescente, con 2 bordados al frente en color blanco, 2 parches en la parte posterior uno del logo internacional de Protección Civil y otro de la bandera de México. Tanto al frente como en la parte de posterior franjas y logotipo de Protección Civil en vinil textil reflejante de color gris.



CASCO

Casco de protección y de rescate tipo (GALLET) con impresión en tres tintas, el costado izquierdo con el logotipo del SINAPROC y en el derecho el logotipo internacional de Protección Civil y la bandera de México, todo en reflejante.

**IMPERMEABLE**

Impermeable plástico en color verde limón y/o rojo fosforescente con impresión en serigrafía y vivos grises en reflejante.

**CASACA**

Casaca, en verde limón, con impresión en serigrafía frente y vuelta y vivos grises en reflejante.



PLAYERA TIPO POLO

Playera tipo polo con 5 bordados a 3 hilos como se muestra a continuación:



Hombre



Mujer



Colores autorizados

PLAYERA TIPO T-SHIRT

Playera de algodón blanca con impresión en serigrafía a 3 tintas.

**CAMISA MANGA LARGA**

Bordados al frente de los logotipos de SEGOB y SINAPROC a 3 hilos, gris plata, verde y rojo, logotipo Internacional de Protección Civil y bandera de México bordados en las mangas a color como muestra, logotipo de SINAPROC bordado en la espalda.

**CAMISA MANGA CORTA**

Bordados al frente de los logotipos de SEGOB y SINAPROC a 3 hilos, gris plata, verde y rojo, logotipo Internacional de Protección Civil y bandera de México bordados en las mangas a color como muestra, logotipo de SINAPROC bordado en la espalda.



GORRAS

Gorra con 2 bordados y 2 parches de colores.



Colores autorizados

CHAMARRA

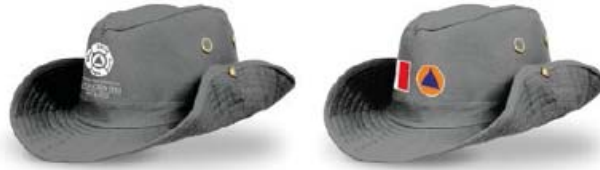
Chamarra con 2 bordados al frente del logotipo de SEGOB y SINAPROC, logotipo Internacional de Protección Civil y bandera de México bordados en las mangas y leyenda del SINAPROC e imatogitipo bordados en la espalda.



Colores autorizados

SOMBRERO PESCADOR

Sombrero pescador con 1 bordado del logotipo del SINAPROC, 2 parches de colores del logotipo internacional de Protección Civil y la bandera de México.



Colores autorizados

**IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Ejecutiva (A)**

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.



IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Operativa (A)

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.

**IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Unimog**

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.

**IMAGEN UNIDAD MÓVIL / C30**

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.



IMAGEN UNIDAD MÓVIL / C30

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.

**IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Remolque**

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.



IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Sprinter

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.

**IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Camioneta Pick Up**

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.



IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Moto Cross

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.

**IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Cuatrimoto**

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.



IMAGEN UNIDAD MÓVIL / Helicóptero

Impresión en selección a color 1440 dpis con tintas UV, sobre vinil 3M automotriz. Corte de vinil para logotipo lateral a 3 colores así como corte de vinil de logotipo para frente, todos los logotipos así como la bandera de México se harán en vinil reflejante.

**BANDERA (A)**

Bandera impresa por sublimación a selección a color 4x4 tintas ambas caras en tela flag.



PARCHES / VARIOS

Parches bordados varios usos, a 3 hilos.

**CALCOMANÍAS VARIOS USOS**

Calcomanía en vinil 3M impresa con tintas látex a 1440 dpis con corte o suaje redondo de 5 cm diámetro, Calcomanía en vinil 3M impresa con tintas látex a 1440 dpis con corte o suaje como imagen de 6x5 cms.

**MOCHILA**

Mochila con logotipos del SINAPROC, bandera de México y logotipo internacional de Protección Civil bordados al frente.

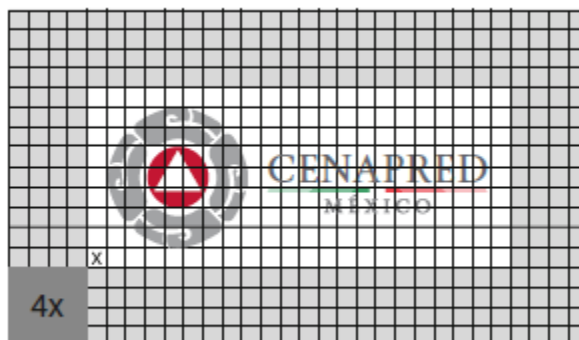
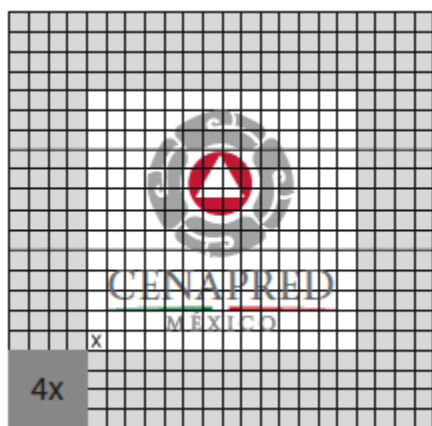


CENTRO NACIONAL DE PREVENCIÓN DE DESASTRES**MANUAL DE IDENTIDAD****LOGOTIPO**

El logotipo base del Centro Nacional de Prevención de Desastres que se deberá usar en la mayoría de las aplicaciones es el siguiente.

**RETÍCULA DE TRAZO Y ÁREA DE RESTRICCIÓN**

La unidad "X" es igual al alto de la palabra México. El área de restricción es igual a cuatro veces la unidad "X", misma que deberá representarse en la elaboración de cualquier impreso, a fin de asegurar la integridad y el impacto de la identidad gráfica.



COLORES Y TIPOGRAFÍA INSTITUCIONALES

Se usarán los mismos colores y tipografías ya mencionados en el primer apartado.

USOS CORRECTOS DE COLOR

Debido a la diversidad de aplicaciones que se pueden disponer para la imagen del Centro Nacional de Prevención de Desastres, es necesario tomar en cuenta algunas variantes del logotipo que nos permitan una comunicación eficiente sin mutilarlo o modificarlo erróneamente.



USOS INCORRECTOS



TARJETAS DE PRESENTACIÓN

DATOS TÉCNICOS

Para obtener la mejor presentación se recomiendan los siguientes parámetros de producción:

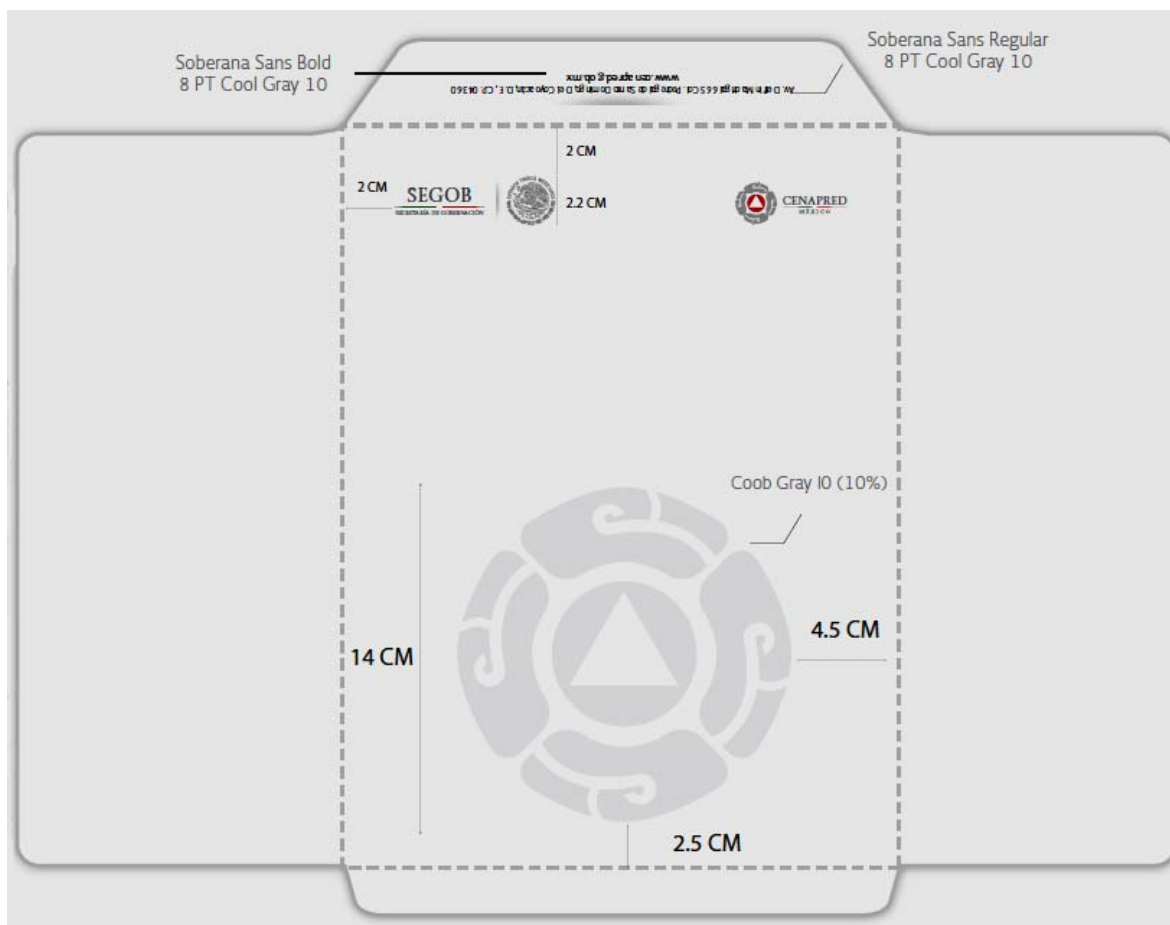
Tamaño: 5x9 cms., Impresión: Offset 3x3 tintas + Serigrafía 1x0 (con película) Sustrato: Cartulina 12 pts.



SOBRE BOLSA**DATOS TÉCNICOS**

Para obtener la mejor presentación se recomiendan los siguientes parámetros de producción:

Tamaño: 23x30.5 cms. Impresión: Offset 4x0 tintas.



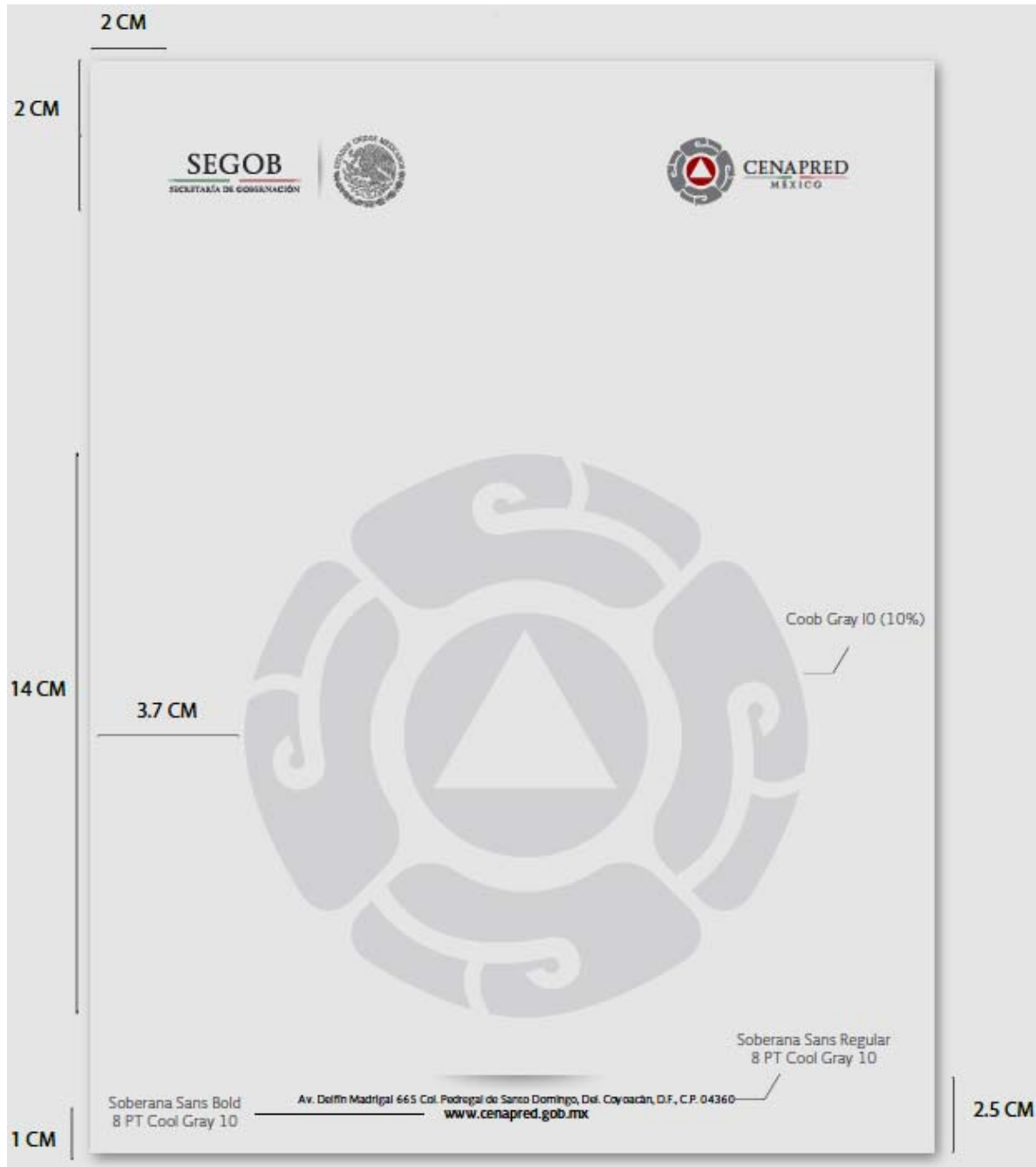
HOJA MEMBRETADA**DATOS TÉCNICOS**

Para obtener la mejor presentación se recomiendan los siguientes parámetros de producción:

Tamaño: 21.5x28 cms.

Impresión: Offset 4x0 tintas

Sustrato: Papel Opalina de 120 gms.



FIRMAS CONJUNTAS

MANUAL DE IDENTIDAD

LOGOTIPO

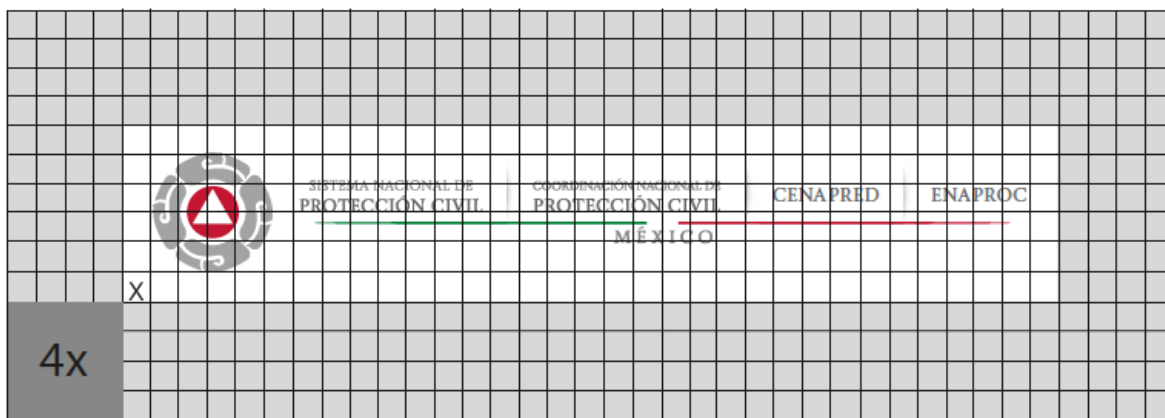
El logotipo conjunto está compuesto por el **escudo** (Chimalli con triángulo de protección civil), el nombre de las de las instituciones divididas por un degradado central, soportadas por una **pleca tricolor** y la palabra México en la parte inferior.



Es válido usar el logo solo o con alguna(s) de las instituciones que le preceden, pero dejando al final ENAPROC y respetando el orden SINAPROC, CNPC, CENAPRED y ENAPROC.

RETÍCULA DE TRAZO Y ÁREA DE RESTRICCIÓN

La unidad "X" es igual al alto de la palabra México. El área de restricción es igual a cuatro veces la unidad "X", misma que deberá respetarse en la elaboración de cualquier impreso, a fin de asegurar la integridad y el impacto de la identidad gráfica.



USOS CORRECTOS DE COLOR

Debido a la diversidad de aplicaciones que se pueden disponer para la imagen, es necesario tomar en cuenta algunas variantes del logotipo que nos permitan una comunicación eficiente, sin mutilarlo o modificarlo erróneamente, de esta manera se permite la homologación para la diversidad de logotipos.



USOS INCORRECTOS



Variación de color

Variación de tamaño
sin proporción

Repetición de elementos



Variación de tipografías

Cambio a minúsculas y/o
Versalitas

Cambio de composición

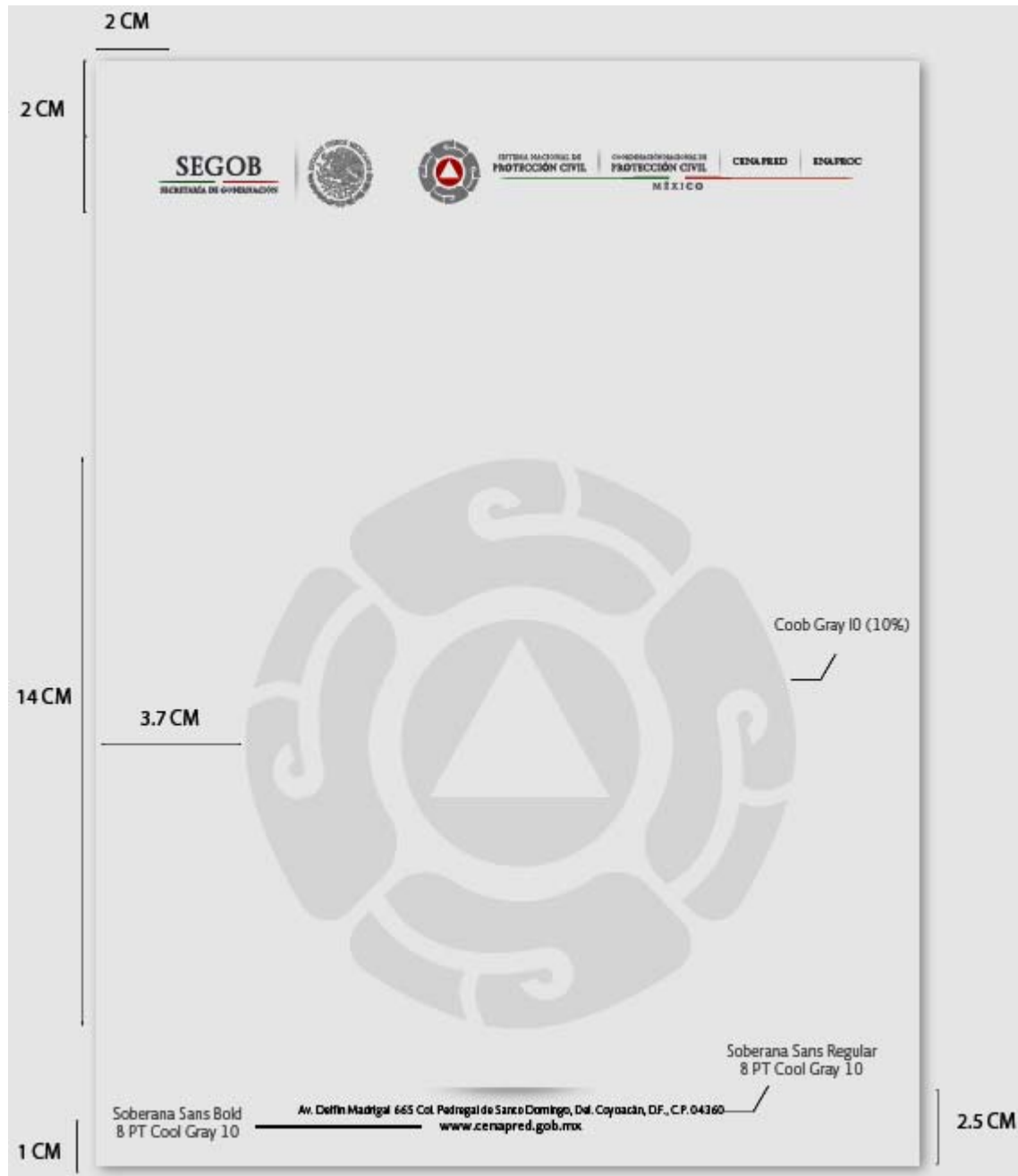
Variación de tamaño
sin proporción

HOJA MEMBRETADA**DATOS TÉCNICOS**

Para obtener la mejor presentación se recomiendan los siguientes parámetros de producción:

Tamaño: 21.5x28 cms.

Impresión: Offset 4x0 tintas



DECLARATORIA de Emergencia por la presencia de lluvia severa ocurrida el día 7 de octubre de 2014, en los municipios de Chocamán y Coscomatepec del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave.

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

LUIS FELIPE PUENTE ESPINOSA, Coordinador Nacional de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 19, fracción XI, 21, 58, 59, 61, 62 y 64 de la Ley General de Protección Civil; 102 del Reglamento de la Ley General de Protección Civil; 59, fracciones I, XX y XXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación; 3, fracción I del "Acuerdo por el que se emiten las Reglas Generales del Fondo de Desastres Naturales" (Reglas Generales); y 10 del "Acuerdo que establece los Lineamientos del Fondo para la Atención de Emergencias FONDEN" (LINEAMIENTOS), y

CONSIDERANDO

Que mediante oficio 229/2014, recibido con fecha 8 de octubre de 2014 en la Coordinación Nacional de Protección Civil (CNPC), el Gobernador del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, Dr. Javier Duarte de Ochoa, solicitó a la Secretaría de Gobernación (SEGOB) a través de la CNPC, la emisión de la Declaratoria de Emergencia para los municipios de Amatlán de los Reyes, Atoyac, Chocamán, Córdoba, Coscomatepec, Cuichapa, Fortín, Magdalena, Naranjal, Omealpa, Rafael Delgado, Tlilapan y Zongolica de dicha Entidad Federativa, por la presencia de lluvia severa, inundación fluvial e inundación pluvial el día 7 de octubre de 2014; ello, con el propósito de acceder a los recursos del Fondo para la Atención de Emergencias FONDEN.

Que mediante oficio CNPC/1210/2014, de fecha 8 de octubre de 2014, la CNPC solicitó a la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) su opinión técnica correspondiente para que, en su caso, la propia CNPC estuviera en posibilidad de emitir la Declaratoria de Emergencia para los municipios del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave solicitados en el oficio 229/2014 referido con anterioridad.

Que con oficio B00.8.-0744, de fecha 9 de octubre de 2014, la CONAGUA emitió su opinión técnica en atención al oficio CNPC/1210/2014, disponiendo en su parte conducente que se corrobora el fenómeno de lluvia severa, el día 7 de octubre de 2014, para los municipios de Chocamán y Coscomatepec del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave.

Que el día 9 de octubre de 2014 se emitió el Boletín de Prensa número 546, mediante el cual se dio a conocer que la SEGOB por conducto de la CNPC declara en emergencia a los municipios de Chocamán y Coscomatepec del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, por la presencia de lluvia severa ocurrida el día 7 de octubre de 2014, con lo que se activan los recursos del Fondo para la Atención de Emergencias FONDEN, y a partir de esa Declaratoria las autoridades contarán con recursos para atender las necesidades alimenticias, de abrigo y de salud de la población afectada.

Con base en lo anterior se consideró procedente en este acto emitir la siguiente:

**DECLARATORIA DE EMERGENCIA POR LA PRESENCIA DE LLUVIA SEVERA
OCURRIDA EL DÍA 7 DE OCTUBRE DE 2014, EN LOS MUNICIPIOS DE CHOCAMÁN Y
COSCOMATEPEC DEL ESTADO DE VERACRUZ DE IGNACIO DE LA LLAVE**

Artículo 1o.- Se declara en emergencia a los municipios de Chocamán y Coscomatepec del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, por la presencia de lluvia severa ocurrida el día 7 de octubre de 2014.

Artículo 2o.- La presente se expide para que el Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave pueda acceder a los recursos del Fondo para la Atención de Emergencias FONDEN de la Secretaría de Gobernación.

Artículo 3o.- La determinación de los apoyos a otorgar se hará en los términos de los LINEAMIENTOS y con base en las necesidades prioritarias e inmediatas de la población para salvaguardar su vida y su salud.

Artículo 4o.- La presente Declaratoria se publicará en el Diario Oficial de la Federación de conformidad con el artículo 61 de la Ley General de Protección Civil y en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 10, fracción IV de los LINEAMIENTOS.

México, Distrito Federal, a nueve de octubre de dos mil catorce.- El Coordinador Nacional, **Luis Felipe Puente Espinosa**.- Rúbrica.

MODIFICACIÓN al Extracto de la solicitud de registro constitutivo de la agrupación religiosa denominada Centro Cristiano Evangélico Roca de Salvación, para constituirse en asociación religiosa, publicado el 6 de agosto de 2014.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Gobernación.- Subsecretaría de Población, Migración y Asuntos Religiosos.- Dirección General de Asociaciones Religiosas.

En el punto II, dice:

II.- Bienes inmuebles: Se relacionó para cumplir con su objeto un inmueble bajo contrato de comodato, ubicado en calle Morelos número 17, barrio Centro, municipio de San Dionisio Ocotepec, distrito judicial de Tlacolula, Estado de Oaxaca, código postal 70495.

Debe decir:

II.- Bienes inmuebles: Se relacionaron para cumplir con su objeto dos inmuebles bajo contrato de comodato, ubicados en 1.- calle Morelos número 17, barrio Centro; y 2.- calle Vicente Suarez número 159, sitio solar, ubicado al Sureste del Palacio Municipal, ambos en el municipio de San Dionisio Ocotepec, distrito de Tlacolula, Estado de Oaxaca, código postal 70495.

Con relación al segundo de los inmuebles manifestados, en cumplimiento a lo dispuesto por el primer párrafo del artículo 11 del Reglamento de la Ley de Asociaciones Religiosas y Culto Público, se notifica lo anterior, a efecto de que las personas físicas, asociaciones religiosas, agrupaciones religiosas o iglesias que pudieran considerarse afectadas en su esfera jurídica, comparezcan dentro del término de veinte días hábiles, contados a partir del día siguiente de esta publicación, a presentar su oposición ante esta Dirección General. Asimismo, se comunica que el expediente de la solicitud de referencia, estará a la vista de los interesados para su consulta, solamente durante el término señalado.

Expedido en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los ocho días del mes de octubre de dos mil catorce.- El Director General de Asociaciones Religiosas de la Secretaría de Gobernación, **Arturo Manuel Díaz León**.- Rúbrica.

MODIFICACIÓN al Extracto de la solicitud de registro constitutivo de la agrupación religiosa denominada Iglesia Cristiana Unidos en Jesús, para constituirse en asociación religiosa, publicado el 6 de agosto de 2014.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Gobernación.- Subsecretaría de Población, Migración y Asuntos Religiosos.- Dirección General de Asociaciones Religiosas.

En el punto II, dice:

II.- Bienes inmuebles: Se relacionaron para cumplir con su objeto dos inmuebles bajo contrato de comodato: 1.- Monte Ararat, ubicado en calle principal, sitio solar, identificado como lote 06, de la manzana 12, colonia San Agustín (El Quemado); y 2.- Templo Casa de Dios Puerta del Cielo, identificado como lote 12, manzana 139, sección V de la colonia Emiliano Zapata, ambos en el municipio de Acapulco, Estado de Guerrero.

Debe decir:

II.- Bienes inmuebles: Se relacionó para cumplir con su objeto un inmueble bajo contrato de comodato denominado "Monte Ararat", ubicado en calle principal, sitio solar, identificado como lote 06, de la manzana 12, colonia San Agustín (El Quemado), municipio de Acapulco, Estado de Guerrero.

Expedido en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los ocho días del mes de octubre de dos mil catorce.- El Director General de Asociaciones Religiosas de la Secretaría de Gobernación, **Arturo Manuel Díaz León**.- Rúbrica.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

ANEXOS 1, 3, 11, 14, 15 y 17 de la Quinta Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014, publicada el 16 de octubre de 2014.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.- Servicio de Administración Tributaria.

Modificación al Anexo 1 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014

Contenido	
A. Formas oficiales aprobadas.	
1. Código	
2. Ley del ISR	
3. a 8.	
B. Formatos, cuestionarios, instructivos y catálogos aprobados.	
1. a 3.	
4. Catálogo de claves de instituciones de crédito para efecto de que sean señaladas en las solicitudes de devolución, y en su caso, en las declaraciones respectivas por parte de las personas físicas.	
5. a 9.	
C. a D.	

A. Formas oficiales aprobadas.

1. Código.

Número	Nombre de la forma oficial	Medio de presentación	
		Impreso (Número de ejemplares a presentar)	Electrónico
.....			
76	Información de operaciones relevantes. (Artículo 31-A del Código Fiscal de la Federación) *Programa electrónico www.sat.gob.mx		*Internet
.....			

2. Ley del ISR.

Número	Nombre de la forma oficial	Medio de presentación	
		Impreso (Número de ejemplares a presentar)	Electrónico
.....			
HDA-2	Pago en especie Declaración anual ISR, IETU e IVA. 21.6 x 27.9 cms./Carta. Impresión negra en fondo blanco. Esta forma es de libre impresión.	Triplicado	-
.....			

3. a 8.

A. Formas oficiales aprobadas.

1. Código

2. Ley del ISR

SELLO DE RECIBIDO



**PAGO EN ESPECIE
DECLARACIÓN ANUAL
ISR, IETU E IVA**

ANVERSO 

2014

ANTES DE INICIAR EL LLENADO
LEER LAS INSTRUCCIONES

REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES

CLAVE ÚNICA DE REGISTRO DE POBLACIÓN

EJERCICIO FISCAL

NOMBRE DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE RECAUDACIÓN

1 DATOS DE LA DECLARACIÓN

ANOTAR LA LETRA DE LA DECLARACIÓN CORRESPONDIENTE:

N= NORMAL
C= COMPLEMENTARIA
D= COMPLEMENTARIA POR DICTAMEN
R= CORRECCIÓN FISCAL
I= CRÉDITO PARCIALMENTE IMPUGNADO

TRATÁNDOSE DE DECLARACIÓN COMPLEMENTARIA:

FECHA DE PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN INMEDIATA ANTERIOR

DÍA MES AÑO

NÚMERO DE OPERACIÓN O FOLIO ANTERIOR

MARQUE CON "X" EL (LOS) ANEXO(S) QUE SE PRESENTA

☐
☐

1 2

1.1 TIPO DE DECLARACIÓN

MARQUE CON "X" EL TIPO DE DECLARACIÓN QUE PRESENTA

PAGO ☐

CERO ☐

DONACIÓN ☐

RECARGOS ☐

SI MARCÓ LA OPCIÓN DE **DONACIÓN**, SEÑALAR BAJO QUE ARTÍCULO SE REALIZA (*)

ARTÍCULO 3° DEL DECRETO ☐

ARTÍCULO 4° DEL DECRETO ☐

ARTÍCULO 9° DEL DECRETO ☐

ARTÍCULO 12° DEL DECRETO ☐

ARTÍCULO 7-C DE LA LEY DEL SAT ☐

2 DATOS DEL CONTRIBUYENTE

APELLIDO PATERNO

APELLIDO MATERNO

NOMBRE (S)

NOMBRE O SEUDÓNIMO CON EL QUE FIRMA SUS OBRAS

CORREO ELECTRÓNICO

3 DOMICILIO FISCAL

CALLE NO. Y/O LETRA EXTERIOR NO. Y/O LETRA INTERIOR

ENTRE LAS CALLES DE Y DE

COLONIA MUNICIPIO O DELEGACIÓN CÓDIGO POSTAL

CIUDAD ENTIDAD FEDERATIVA TELÉFONO

4 DECLARATORIA

DECLARO QUE DURANTE EL EJERCICIO FISCAL DE ENAJENÉ OBRAS Y CON BASE EN EL DECRETO CORRESPONDIENTE PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, ASÍ COMO EN LOS ARTÍCULOS APLICABLES DE LA LEY DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, PRESENTO EL PAGO DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, IMPUESTO EMPRESARIAL A TASA ÚNICA E IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.

(*) Decreto Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de Octubre de 1994, modificado el 28 de Noviembre de 2006 y 5 de Noviembre de 2007.

SE PRESENTA POR TRIPLICADO

2

REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES

CLAVE ÚNICA DE REGISTRO DE POBLACIÓN

REVERSO

HDA
2

2014

5

DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL DEL ARTISTA

(ANEXAR COPIA DEL PODER NOTARIAL)

REGISTRO FEDERAL
DE CONTRIBUYENTESCLAVE ÚNICA
DE REGISTRO
DE POBLACIÓN

APELLIDO PATERNO

APELLIDO MATERNO

NOMBRE (S)

TELÉFONO

DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD QUE LOS DATOS CONTENIDOS
EN ESTA FORMA OFICIAL SON VERDADEROSFIRMA DEL CONTRIBUYENTE O BIEN DEL REPRESENTANTE LEGAL QUIEN
MANIFIESTA BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, QUE EL MANDATO CON EL
QUE SE OSTENTA NO LE HA SIDO MODIFICADO O REVOCADOAUTORIZO AL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SAT), LA REPRODUCCIÓN EN MEDIOS ELECTRÓNICOS E IMPRESOS, QUE NO TENGAN FINES DE LUCRO, DE LAS
OBRAS QUE PRESENTO COMO PAGO EN ESPECIE.

6

INSTRUCCIONES

- (1) Esta forma oficial se presentará personalmente durante los meses de febrero, marzo y abril del ejercicio inmediato posterior al que declara, en el Distrito Federal ante la Administración General de Recaudación, en la Administración de Cobro Persuasivo y Garantías "4". En Baja California, ante la Administración Local de Recaudación de Tijuana. En Guanajuato, ante la Administración Local de Recaudación de Celaya. En Jalisco, ante la Administración Local de Recaudación de Guadalajara. En Nuevo León, ante la Administración Local de Recaudación de Guadalupe. En Oaxaca, ante la Administración Local de Recaudación de Oaxaca. En Tamaulipas, ante la Administración Local de Recaudación de Matamoros. En Veracruz, ante la Administración Local de Recaudación de Xalapa. En Yucatán, ante la Administración Local de Recaudación de Mérida.
- (2) Deberá anexar 1 fotografía a color de cada obra que presenta en formato digital en alta resolución.
- (3) Este aviso deberá ser llenado a máquina o mediante impresora. Únicamente se harán anotaciones dentro de los campos para ello establecidos.
- (4) Deberá anotar la Clave Única de Registro de Población (CURP) de las personas físicas a 18 posiciones en los espacios que correspondan.
- (5) Si cambia de domicilio fiscal, deberá de notificarlo a la Administración Local de Recaudación que le corresponda.

3

REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES

CLAVE ÚNICA DE REGISTRO DE POBLACIÓN

ANEXO 1 **PAGO DE OBRAS**

ANVERSO

HDA

2014

EN CASO DE SER INSUFICIENTES LOS APARTADOS, DEBERÁ UTILIZAR TANTAS HOJAS DE ESTE ANEXO COMO SEAN NECESARIAS. SEÑALE EL NÚMERO DE HOJAS QUE PRESENTA, ANOTANDO EN EL PRIMER CAMPO EL NÚMERO CONSECUTIVO Y EN EL SEGUNDO CAMPO EL TOTAL DE HOJAS UTILIZADAS

HOJA DE HOJAS

7

PAGO DE OBRA(S) PINTURA(S), ESCULTURA(S), GRABADO(S)

DEBERÁ ANOTAR EN CADA APARTADO LA INFORMACIÓN SOLICITADA DE LA OBRA QUE PAGA Y POR CADA UNA DE LAS PIEZAS QUE CONSTITUYA LA OBRA *

7.1

RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

NO

MEDIDAS

ALTO (CMS)

ANCHO (CMS)

PROFUNDO (CMS)

DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO)

ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR

SI

NO

7.2

RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

NO

MEDIDAS

ALTO (CMS)

ANCHO (CMS)

PROFUNDO (CMS)

DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO)

ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR

SI

NO

7.3

RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

NO

MEDIDAS

ALTO (CMS)

ANCHO (CMS)

PROFUNDO (CMS)

DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO)

ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR

SI

NO

7.4

RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

NO

MEDIDAS

ALTO (CMS)

ANCHO (CMS)

PROFUNDO (CMS)

DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO)

ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR

SI

NO

- (*) Si la obra la constituye una sola pieza, únicamente requisitará un apartado. Si la obra la constituyen 2 o más piezas, deberá requisitar un apartado por cada pieza.
 (1) Es la clasificación que le dará a la obra como es: Pintura, Escultura, Grabado.
 (2) Detallará la forma de trabajo que utilizó en la obra.
 (3) Se debe anotar el número de piezas que conforman la obra de arte, ejemplo: 1 DE 20

SE PRESENTA POR TRIPLICADO CONJUNTAMENTE CON LA FORMA OFICIAL HDA 2

4 REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES
CLAVE ÚNICA DE REGISTRO DE POBLACIÓN

REVERSO HDA
2
2014

7.5 RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1) TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3) DE ENTREGA BASE DE LA PIEZA SI ☐ NO ☐

MEDIDAS ALTO (CMS) ANCHO (CMS) PROFUNDO (CMS) DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO) ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR SI ☐ NO ☐

7.6 RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1) TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3) DE ENTREGA BASE DE LA PIEZA SI ☐ NO ☐

MEDIDAS ALTO (CMS) ANCHO (CMS) PROFUNDO (CMS) DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO) ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR SI ☐ NO ☐

7.7 RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1) TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3) DE ENTREGA BASE DE LA PIEZA SI ☐ NO ☐

MEDIDAS ALTO (CMS) ANCHO (CMS) PROFUNDO (CMS) DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO) ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR SI ☐ NO ☐

7.8 RECARGO SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1) TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE CONFORMAN LA OBRA (3) DE ENTREGA BASE DE LA PIEZA SI ☐ NO ☐

MEDIDAS ALTO (CMS) ANCHO (CMS) PROFUNDO (CMS) DIÁMETRO (CMS)

AÑO DE PRODUCCIÓN VALOR (PARA EFECTOS DEL SEGURO) ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR SI ☐ NO ☐

- (*) Si la obra la constituye una sola pieza, únicamente requisitará un apartado. Si la obra la constituyen 2 o más piezas, deberá requisitar un apartado por cada pieza.
(1) Es la clasificación que le dará a la obra como es: Pintura, Escultura, Grabado.
(2) Detallará la forma de trabajo que utilizó en la obra.
(3) Se debe anotar el número de piezas que conforman la obra de arte, ejemplo: 1 DE 20

5

REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES

CLAVE ÚNICA DE REGISTRO DE POBLACIÓN

ANEXO 2 DONACIÓN DE OBRAS

 ANVERSO **HDA
2**
2014

EN CASO DE SER INSUFICIENTES LOS APARTADOS, DEBERÁ UTILIZAR TANTAS HOJAS DE ESTE ANEXO COMO SEAN NECESARIAS. SEÑALE EL NÚMERO DE HOJAS QUE PRESENTA, ANOTANDO EN EL PRIMER CAMPO EL NÚMERO CONSECUTIVO Y EN EL SEGUNDO CAMPO EL TOTAL DE HOJAS UTILIZADAS

HOJA DE HOJAS

8

DONACIÓN DE OBRAS PINTURA(S), ESCULTURA(S), GRABADO(S), DIBUJO (S), COLLAGE(S), FOTOGRAFÍA(S), VIDEO(S) O INSTALACIÓN

DEBERÁ ANOTAR EN CADA APARTADO LA INFORMACIÓN SOLICITADA DE LA OBRA QUE PAGA Y POR CADA UNA DE LAS PIEZAS QUE CONSTITUYA LA OBRA *

8.1

 RECARGO SI ☐ NO ☐ ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE
CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

NO

MEDIDAS

ALTO
(CMS)ANCHO
(CMS)PROFUNDO
(CMS)DIÁMETRO
(CMS)DURACIÓN (MINUTOS
EN CASO DE VIDEOS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS
DEL SEGURO)NOMBRE DEL MUSEO EN
QUE SE EFECTUÓ LA
DONACIÓNFECHA DE RECEPCIÓN
DEL MUSEO

8.2

 RECARGO SI ☐ NO ☐ ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE
CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

NO

MEDIDAS

ALTO
(CMS)ANCHO
(CMS)PROFUNDO
(CMS)DIÁMETRO
(CMS)DURACIÓN (MINUTOS
EN CASO DE VIDEOS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS
DEL SEGURO)NOMBRE DEL MUSEO EN
QUE SE EFECTUÓ LA
DONACIÓNFECHA DE RECEPCIÓN
DEL MUSEO

8.3

 RECARGO SI ☐ NO ☐ ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR SI ☐ NO ☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE
CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

NO

MEDIDAS

ALTO
(CMS)ANCHO
(CMS)PROFUNDO
(CMS)DIÁMETRO
(CMS)DURACIÓN (MINUTOS
EN CASO DE VIDEOS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS
DEL SEGURO)NOMBRE DEL MUSEO EN
QUE SE EFECTUÓ LA
DONACIÓNFECHA DE RECEPCIÓN
DEL MUSEO

(*) Si la obra la constituye una sola pieza, únicamente requisitará un apartado. Si la obra la constituyen 2 o más piezas, deberá requisitar un apartado por cada pieza.

(1) Es la clasificación que le dará a la obra como es: Pintura, Escultura, Grabado, Dibujo, Collage, Fotografía, Video o Instalación.

(2) Detallará la forma de trabajo que utilizó en la obra.

(3) Se debe anotar el número de piezas que conforman la obra de arte, ejemplo: 1 DE 20

SE PRESENTA POR TRIPLICADO CONJUNTAMENTE CON LA FORMA OFICIAL HDA2

6

REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES

CLAVE ÚNICA DE REGISTRO DE POBLACIÓN

REVERSO

HDA
2

2014

8.4

RECARGO

SI

☐

NO

☐

ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR

SI

☐

NO

☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE
CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

☐

NO

☐

MEDIDAS

ALTO
(CMS)ANCHO
(CMS)PROFUNDO
(CMS)DIÁMETRO
(CMS)DURACIÓN (MINUTOS
EN CASO DE VIDEOS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS
DEL SEGURO)NOMBRE DEL MUSEO EN
QUE SE EFECTUÓ LA
DONACIÓNFECHA DE RECEPCIÓN
DEL MUSEO

8.5

RECARGO

SI

☐

NO

☐

ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR

SI

☐

NO

☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE
CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

☐

NO

☐

MEDIDAS

ALTO
(CMS)ANCHO
(CMS)PROFUNDO
(CMS)DIÁMETRO
(CMS)DURACIÓN (MINUTOS
EN CASO DE VIDEOS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS
DEL SEGURO)NOMBRE DEL MUSEO EN
QUE SE EFECTUÓ LA
DONACIÓNFECHA DE RECEPCIÓN
DEL MUSEO

8.6

RECARGO

SI

☐

NO

☐

ESTA PIEZA FORMA PARTE DE LA OBRA ANTERIOR

SI

☐

NO

☐

TÍTULO DE LA OBRA

CATEGORÍA (1)

TÉCNICA (2)

NÚMERO DE PIEZA(S) QUE
CONFORMAN LA OBRA (3)

DE

ENTREGA BASE DE LA PIEZA

SI

☐

NO

☐

MEDIDAS

ALTO
(CMS)ANCHO
(CMS)PROFUNDO
(CMS)DIÁMETRO
(CMS)DURACIÓN (MINUTOS
EN CASO DE VIDEOS)

AÑO DE PRODUCCIÓN

VALOR (PARA EFECTOS
DEL SEGURO)NOMBRE DEL MUSEO EN
QUE SE EFECTUÓ LA
DONACIÓNFECHA DE RECEPCIÓN
DEL MUSEO

(*) Si la obra la constituye una sola pieza, únicamente requisitará un apartado. Si la obra la constituyen 2 o más piezas, deberá requisitar un apartado por cada pieza.

(1) Es la clasificación que le dará a la obra como es: Pintura, Escultura, Grabado, Dibujo, Collage, Fotografía, Video o Instalación.

(2) Detallará la forma de trabajo que utilizó en la obra.

(3) Se debe anotar el número de piezas que conforman la obra de arte, ejemplo: 1 DE 20

B. Formatos, cuestionarios, instructivos y catálogos aprobados.

1. a 3.
4. Catálogo de claves de instituciones de crédito para efecto de que sean señaladas en las solicitudes de devolución, y en su caso, en las declaraciones respectivas por parte de las personas físicas.

Banco	Nombre
002	Banco Nacional de México, S.A.
006	Banco Nacional de Comercio Exterior, Sociedad Nacional de Crédito.
009	Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito.
012	BBVA Bancomer, S.A.
014	Banco Santander (México), S.A.
019	Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, Sociedad Nacional de Crédito.
021	HSBC México, S.A.
030	Banco del Bajío, S.A.
036	Banco Inbursa, S.A.
037	Banco Interacciones, S.A.
042	Banca Mifel, S.A.
044	Scotiabank Inverlat, S.A.
058	Banco Regional de Monterrey, S.A.
059	Banco Invex, S.A.
060	Bansi, S.A.
062	Banca Afirme, S.A.
072	Banco Mercantil del Norte, S.A.
102	The Royal Bank of Scotland México, S.A.
103	American Express Bank (México), S.A.
106	Bank of America México, S.A.
108	Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (México), S.A.
110	Banco J.P. Morgan, S.A.
112	Banco Monex, S.A.
113	Banco Ve Por Mas, S.A.
116	ING Bank (México), S.A.
124	Deutsche Bank México, S.A.
126	Banco Credit Suisse (México), S.A.

127	Banco Azteca, S.A.
128	Banco Autofin México, S.A.
129	Barclays Bank México, S.A.
130	Banco Compartamos, S.A.
131	Banco Ahorro Famsa, S.A.
132	Banco Multiva, S.A.
133	Banco Actinver, S.A.
134	Banco Wal-Mart de México Adelante, S.A.
135	Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito.
136	Inter Banco, S.A.
137	BanCoppel, S.A.
138	Banco Amigo, S.A.
139	UBS Bank México, S.A.
140	Banco Fácil, S.A.
141	Volkswagen Bank, S.A.
143	CIBanco, S.A.
166	Banco del Ahorro Nacional y Servicios Financieros, Sociedad Nacional de Crédito.
168	Sociedad Hipotecaria Federal, Sociedad Nacional de Crédito.
600	Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
601	GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V.
602	Masari Casa de Bolsa, S.A.
605	Value, S.A. de C.V.
606	Base Internacional Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
607	Casa de Cambio Tiber, S.A. de C.V.
608	Vector Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
610	B y B, Casa de Cambio, S.A. de C.V.
614	Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V.
615	Merrill Lynch México, S.A. de C.V.
616	Casa de Bolsa Finamex, S.A. de C.V.
617	Valores Mexicanos Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
618	Unica Casa de Cambio, S.A. de C.V.
619	MAPFRE Tepeyac, S.A.
620	Profuturo G.N.P., S.A. de C.V.

621	Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
622	Actinver-Lloyd, S.A.
623	Skandia Vida, S.A. de C.V.
626	Deutsche Securities, S.A. de C.V.
627	Zurich Compañía de Seguros, S.A.
628	Zurich Vida, Compañía de Seguros, S.A.
629	Hipotecaria Su Casita, S.A. de C.V.
630	InterCam Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
631	Vanguardia Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
632	Bulltick Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
633	Sterling Casa de Cambio, S.A. de C.V.
634	Fincomún, Servicios Financieros Comunitarios, S.A. de C.V.
636	HDI Seguros, S.A. de C.V.
637	Order Express Casa de Cambio, S.A. de C.V.
638	Akala, S.A. de C.V.
640	J.P. Morgan Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
642	Operadora de Recursos Reforma, S.A. de C.V.
644	Casa de Bolsa Banorte, S.A. de C.V.
646	Sistema de Transferencias y Pagos STP, S.A. de C.V.
647	Telecomunicaciones de México
648	PROTEGO Casa de Bolsa, S.A. de C.V.
649	Skandia Operadora de Fondos, S.A. de C.V.
651	Seguros Monterrey New York Life, S.A. de C.V.
652	Solución Asea, S.A. de C.V.
655	J.P. SOFIEXPRESS, S.A. de C.V.
901	Cls Bank Internacional
902	SD. Indeval, S.A. de C.V.

5. a 9.

C. a D.

Atentamente.

México, D. F., a 26 de septiembre de 2014.- El Jefe del Servicio de Administración Tributaria, **Aristóteles Núñez Sánchez**.- Rúbrica.

Modificación al Anexo 3 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014**Contenido****CRITERIOS NO VINCULATIVOS DE LAS DISPOSICIONES FISCALES Y ADUANERAS****1. IMPUESTO SOBRE LA RENTA****01/ISR a 24/ISR****25/ISR.** Gastos realizados por actividades comerciales contratadas a un Sindicato.**2. IMPUESTO AL VALOR AGREGADO****01/IVA a 07/IVA****3. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCION Y SERVICIOS****01/IEPS a 02/IEPS****03/IEPS** Productos que por sus ingredientes se ubican en la definición de chocolate o productos derivados del cacao, independientemente de su denominación comercial o la forma en la que se sugiere sean consumidos, se encuentran gravados para efectos del IEPS.**4. LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN****01/LIGIE** Regla General 2 a). Importación de mercancía sin montar.**5. CÓDIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN****01/CFF** Entrega o puesta a disposición del comprobante fiscal digital por Internet. No se cumple con la obligación cuando el emisor únicamente remite a una página de Internet.**1. IMPUESTO SOBRE LA RENTA**

.....

25/ISR. Gastos realizados por actividades comerciales contratadas a un Sindicato

El artículo 378 de la Ley Federal del Trabajo señala que los sindicatos tienen prohibido ejercer la profesión de comerciantes con ánimo de lucro.

El artículo 3, fracción I del Código de Comercio señala que se reputan en derecho comerciantes, las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio hacen de él su ocupación ordinaria; y el artículo 75 de dicho ordenamiento legal enlista los que se consideran actos de comercio.

En ese sentido, los sindicatos, que cumplen sus obligaciones fiscales conforme al Título III de la Ley del ISR, no tienen la capacidad legal para ejercer el comercio, y por ende se considera que realiza una práctica fiscal indebida quien:

- I. Deduzca para efectos del ISR, con el comprobante fiscal otorgado por un Sindicato, derivado de la contratación que le efectúen, producto de alguna actividad comercial que lleven a cabo.
- II. acredite, para efectos del IVA, el impuesto contenido en el comprobante fiscal a que se refiere la fracción anterior.
- III. Asesore, aconseje, preste servicios o participe en la realización o la implementación de cualquiera de las prácticas anteriores.

Lo dispuesto en las fracciones anteriores, no resulta aplicable cuando el sindicato, por los actos de comercio que realice, cumpla con sus obligaciones fiscales en términos del Título II de la Ley del ISR.

2. IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

3. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCION Y SERVICIOS

03/IEPS. Productos que por sus ingredientes se ubican en la definición de chocolate o productos derivados del cacao, independientemente de su denominación comercial o la forma en la que se sugiere sean consumidos, se encuentran gravados para efectos del IEPS

El artículo 2, fracción I, inciso J), numeral 3 de la Ley del IEPS, establece que se aplicará una tasa del 8% al valor de la enajenación o, en su caso, la importación de chocolate y demás productos derivados del cacao, con una densidad calórica de 275 kilocalorías o mayor por cada 100 gramos.

El artículo 3, fracciones XXVIII y XXIX de la Ley referida, disponen que se entiende por chocolate, al producto obtenido por la mezcla homogénea de cantidades variables de pasta de cacao, o manteca de cacao, o cocoa con azúcares u otros edulcorantes, ingredientes opcionales y aditivos para alimentos, cualquiera que sea su presentación; y por derivados del cacao, la manteca de cacao, pasta o licor de cacao, torta de cacao, entre otros, respectivamente.

En ese sentido, se observa la existencia de diversos productos que se enajenan o importan bajo denominaciones comerciales tales como polvo de chocolate, alimento en polvo para preparar una bebida sabor chocolate, extractos, modificadores, entre otros, cuyos ingredientes corresponden a los que la Ley del IEPS identifica como propios del chocolate o de productos derivados del cacao, por lo que con independencia de su denominación comercial se deben considerar gravados en los términos del artículo 2, fracción I, inciso J), numeral 3 de la citada ley, siempre que al momento de su enajenación o importación contengan una densidad calórica de 275 kilocalorías o mayor por cada 100 gramos.

Por lo anterior, se considera que realizan una práctica fiscal indebida aquellos contribuyentes que enajenen o importen chocolate o productos derivados del cacao, con una densidad calórica de 275 kilocalorías o mayor por cada 100 gramos y no paguen o trasladen el IEPS por considerar que:

- I. El nombre o denominación comercial de los alimentos que enajenan o importan no es el de chocolate o productos derivados del cacao o,
- II. Una vez que el consumidor final al mezclar, diluir o combinar dichos alimentos con otras sustancias o ingredientes, el producto resultante tiene una densidad calórica menor a 275 kilocalorías por cada 100 gramos o en virtud de que se modifica su naturaleza de sólido a líquido.

4. LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN

01/LIGIE. Regla General 2 a). Importación de mercancía sin montar

Se han detectado prácticas fiscales indebidas derivadas de la inobservancia de la Regla General 2 a), contenida en el artículo 2, fracción I de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación. Esto se debe a que la importación de mercancías desmontadas o sin montar, ha llevado a que diversas empresas ensambladoras evadan el pago de las contribuciones, el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias e incluso normas oficiales, así como la obtención indebida de beneficios arancelarios derivados de los Tratados de Libre Comercio y Acuerdos Comerciales de los que México forma parte.

En este tenor y con el fin de evitar dichas prácticas es necesario señalar que para efectos de la Regla General 2 a), contenida en el artículo 2, fracción I de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, la mercancía que se importa a territorio nacional desensamblada, incluso cuando ésta no se encuentre totalmente completa pero ya presente las

características esenciales de artículo completo o terminado, se clasifica en la fracción arancelaria que le corresponde al artículo, producto, maquinaria o equipo, "completo o terminado". Por tanto, es indebido clasificar individualmente a los elementos que constituyen dicha mercancía.

A manera de ejemplo, se citan los siguientes:

- I. Los aparatos receptores de televisión cuyos componentes se importen por separado (ensambles de pantalla plana, circuito o circuitos modulares), incluso en diferentes momentos y/o por distintas aduanas, se consideran para efectos del Impuesto General de Importación, en la clasificación arancelaria que le corresponde al aparato terminado.
- II. Los aparatos receptores de televisión incompletos o sin terminar todavía, que presenten interconectados diversos circuitos modulares y arneses eléctricos, incluyendo ensambles de pantalla plana, se consideran para efectos del Impuesto General de Importación, en la clasificación arancelaria que le corresponde al aparato terminado.

Lo anterior, es aplicable a operaciones de comercio exterior independientemente del régimen aduanero al que se destinen las mercancías, en uno o varios actos.

5. CÓDIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN

01/CFF. Entrega o puesta a disposición del comprobante fiscal digital por Internet. No se cumple con la obligación cuando el emisor únicamente remite a una página de Internet.

El artículo 29, primer párrafo del CFF establece la obligación para los contribuyentes de expedir comprobantes fiscales digitales por Internet por los actos o actividades que realicen, por los ingresos que se perciban o por las retenciones de contribuciones que efectúen, para lo cual de conformidad con su fracción IV, antes de su expedición deberán remitirlos al SAT o al proveedor de certificación de comprobantes fiscales digitales por Internet con el objeto de que se certifique, es decir, se valide el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 29-A del mismo Código, se le asigne un folio y se le incorpore el sello digital del SAT.

Por su parte, el artículo 29, fracción V del citado ordenamiento prevé que una vez que al comprobante fiscal digital por Internet se le haya incorporado el sello digital a que se refiere el párrafo anterior, los contribuyentes deberán entregar o poner a disposición de sus clientes el archivo electrónico del comprobante fiscal digital por Internet y, cuando les sea solicitada por el cliente, su representación impresa, por lo que se considera necesario que el contribuyente que solicita el comprobante fiscal proporcione los datos de identificación para generarlo.

En ese sentido, se considera que realiza una práctica fiscal indebida el contribuyente que, a través de sus establecimientos, sucursales, puntos de venta o páginas electrónicas, en vez de cumplir con remitir el comprobante fiscal al SAT o al proveedor de certificación de comprobantes fiscales digitales por Internet para su debida certificación, previamente a su expedición hacia el cliente, solo ponga a disposición del cliente una página electrónica o un medio por el cual invita al mismo cliente para que este por su cuenta proporcione sus datos para poder obtener el comprobante fiscal y no permitir en el mismo acto y lugar que el receptor proporcione sus datos para la generación de dicho comprobante en el propio establecimiento.

En efecto, dicha práctica se considera indebida, ya que el contribuyente emisor no cumple con su obligación de expedir el comprobante fiscal y tampoco con su remisión al SAT o al proveedor de certificación de comprobantes fiscales digitales por Internet con el objeto de que se certifique, ya que traslada al receptor del comprobante fiscal digital la obligación de recopilar los datos y su posterior emisión.

Atentamente.

México, D. F., a 26 de septiembre de 2014.- El Jefe del Servicio de Administración Tributaria, **Aristóteles Núñez Sánchez**.- Rúbrica.

Modificación al Anexo 11 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014

Contenido	
A.	
B.	Catálogos de claves de nombres genéricos de bebidas alcohólicas y marcas de tabacos labrados
C. a F.	

A.

B. Catálogos de claves de nombres genéricos de bebidas alcohólicas y marcas de tabacos labrados

Claves de nombres genéricos de bebidas alcohólicas:

.....

Claves de marcas de tabacos labrados:

.....

1. BRITISH AMERICAN TOBACCO MEXICO, S.A. DE C.V., R.F.C. BAT910607F43

CLAVES MARCAS

001157 Lucky Strike Original NFF CD
 001160 Pall Mall Black Edition Havana Nights
 001161 Lucky Strike Original FF CD

.....

32. PHILIP MORRIS CIGATAM PRODUCTOS Y SERVICIOS, S. DE R.L. DE C.V.,

R.F.C. SCP 970811NE6

CLAVES MARCAS

032178 Chesterfield Red KS Box 14
 032179 Chesterfield Blue KS Box 14
 032180 Chesterfield Red KS Box 20
 032181 Chesterfield Blue KS Box 20
 032182 Chesterfield Mint MNT KS Box 14
 032183 Marlboro Advance KS Box 20
 032184 Delicados Frescos LS Box 15
 032185 Delicados Claros LS Box 15
 032186 Delicados Claros LS Rsp 24
 032187 Faros NF RS SOF 18 SLI
 032188 Chesterfield Blue Caps 100 Box 18
 032189 Chesterfield Mint Caps 100 Box 18

.....

C. a F.

Atentamente.

México, D. F., a 26 de septiembre de 2014.- El Jefe del Servicio de Administración Tributaria, **Aristóteles Núñez Sánchez**.- Rúbrica.

Modificación al Anexo 14 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014**Contenido**

*** Información generada desde el 10 de Mayo hasta el 25 de Agosto de 2014, de conformidad con el artículo 36-Bis del CFF.**

1. Autorizaciones.

- A.** Organizaciones civiles y fideicomisos asistenciales (artículo 79, fracción VI de la Ley del ISR)
- B.** Organizaciones civiles y fideicomisos educativos (artículo 79, fracción X de la Ley del ISR)
- C.** Organizaciones civiles y fideicomisos para la investigación científica o tecnológica (artículo 79, fracción XI de la Ley del ISR)
- D.** Organizaciones civiles y fideicomisos culturales (artículo 79, fracción XII de la Ley del ISR)
- E.** Organizaciones civiles y fideicomisos becantes (artículos 79, fracción XVII y 83 de la Ley del ISR)
- F.** Organizaciones civiles y fideicomisos ecológicos (artículo 79, fracción XIX de la Ley del ISR)
- G.** Organizaciones civiles y fideicomisos para la reproducción de especies en protección y peligro de extinción (artículo 79, fracción XX de la Ley del ISR)
- H.** Organizaciones civiles y fideicomisos de apoyo económico de donatarias autorizadas (artículo 82 penúltimo párrafo de la Ley del ISR)
- I.** Organizaciones civiles y fideicomisos para obras o servicios públicos (artículo 31, segundo párrafo del Reglamento de la Ley del ISR)
- J.** Organizaciones civiles y fideicomisos propietarios de bibliotecas privadas con acceso al público en general (artículo 114 del Reglamento de la Ley del ISR)
- K.** Organizaciones civiles y fideicomisos propietarios de museos privados con acceso al público en general (artículo 114 del Reglamento de la Ley del ISR)
- L.** Organizaciones civiles y fideicomisos de desarrollo social (artículo 79, fracción XXV de la Ley del ISR)

2. Autorizaciones para recibir donativos del Extranjero.

- M.** Organizaciones civiles y fideicomisos autorizados para recibir donativos deducibles en los términos del Convenio para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en Materia de Impuesto sobre la Renta, suscrito por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América (artículo 97 de la Ley del ISR, vigente a partir del 1 de enero de 2002, antes artículo 70-B y regla I.3.9.14. de la RMF).

3. Revocaciones.**4. Actualizaciones.****4.1. Cambios de Denominación****4.2. Cambios de Rubro****5. Rectificaciones.****5.1. Ejercicio 2013**

5.1.1. Organizaciones autorizadas que no fueron incluidas en la publicación del Anexo 14 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2013 de fecha 17 de junio de 2013.

5.1.2. Organizaciones autorizadas que fueron incluidas en los numerales 4, 5, 6 y 7 de la publicación del Anexo 14 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2013 de fecha 17 de junio de 2013.

5.2 Ejercicio 2014

5.2.1. Organizaciones autorizadas que fueron incluidas en los numerales, 5, 6 y 7 de la publicación del Anexo 14 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014 de fecha 18 de julio de 2014.

5.2.2. Corrección de Datos (RFC, denominación social, domicilio fiscal, objeto, Administración Local Jurídica)

6. Cumplimiento de Sentencias

1. Autorizaciones.

A. Organizaciones civiles y fideicomisos asistenciales (artículo 79, fracción VI de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
FNH130905253	A Favor de los Niños Hidalgo, A.C.
ATC130705IA1	Abre tu Corazón, A.C.
APE130927MV5	Abriendo Puertas en Quintana Roo, A.C.
ASC0802073K6	Acción Social y Cultural Intercesores por la Península de Yucatán, A.C.
ACB110720TP2	Acciones por las Comunidades para el Bienestar y Progreso, A.C.
ACT140212N41	ActúaDF, A.C.
AJL6002225J9	Agrupación de Jubilados de la Policía, Transito y Bomberos del Distrito Federal, A.C.
AHS130530DU8	AHS Hemofilia Sonora, A.C.
AMH100708DV0	Albergue de Migrantes Hermanos en el Camino, A.C.
AVI120612UB9	Alcance Victoria Irapuato, A.C.
AVO1308064U4	Alianza de Voluntades, A.C.
FAU131216CM1	Alianza para la Integración Comunitaria, Utopía, A.C.
ADD1105022L2	Amigos Deportistas de la Ciudad de México, A.C.
AGL110202NS4	Angeles de Girasoles y Lirios, A.C.
AAA120808M83	Apapache a Apoyo para Padres con Hijos en Espectro Autista, A.C.
AUA120928H90	Apoyados por un Angel, A.C.
AAV090613AW2	Apoyo a la Vejez y Discapacidad, A.C.
ASY130128CR9	Apoyo, Salud y Asistencia Gin, A.C.
AFH131227IE3	Arteria Fundación Hap, A.C.
AAS790813KD0	Asilo de Ancianos del Santo Cristo, A.C.
ANS030819T73	Asilo Nuestra Señora de Zapopan, A.C.
APC790815QF5	Asilo Particular de Caridad para Ancianos, F.B.P.
AEP041013228	Asistir para Educar y Promover, I.A.P.
ABM140606LC3	Asociación Brigadas Médicas de Mérida, I.A.P.
FCC1208243A4	Asociación Contra el Cáncer de Mama Tócate, I.A.P.
AMA090814G52	Asociación de Mujeres Activistas Transformadoras por la Equidad de Género, A.C.
ANA1107223F8	Asociación de No Asalariados y Ciudadanos Unidos por el Bienestar Social, A.C.
AGA9508313F7	Asociación Guadalupeana de Ayuda a Necesitados, A.C.
AJE140207HB7	Asociación Jedidías, I.A.P.
AMF110408QLA	Asociación Mexicana de Fenilcetonuria, A.C.

APA980324FJ6	Asociación Potosina de Alzheimer y Enfermedades Similares, A.C.
ATV140324P48	Asociación Transformando Vidas, I.A.P.
AAU1306178AA	AUM Asociación Unidos por México, A.C.
ACN130829TQ9	Ayuda Canina para Necesidades Especiales ACANES, A.C.
AAM121025PFA	Ayudando a Millones de Mexicanos, A.C.
ARV121121FZA	Ayudando Razón de Vida, A.C.
BAC0910211G8	Banco de Alimentos Costalegre, A.C.
BEA131104U36	Banco Estatal de Alimentos San Ignacio de Loyola, A.C.
BAI0711135C6	BIFAM Aguascalientes, I.B.P.
BIO1403213K5	Bio-Regeneración, I.A.P.
BDG070309FFA	Bred Diocesano de Guadalajara, A.C.
CUV0902133B1	Cambiando una Vida, A.C.
CGV130313HI0	Capytac Guerreros de Vida, A.C.
CAN0706209Y2	Caritas de Angeles, A.C.
CAA030118N83	Cáritas de la Arquidiócesis de Acapulco, A.C.
CAS8707201U1	Casa del Anciano San Vicente, A.C.
CAB470320TD8	Casa del Anciano, A.B.P.
CVM021217LI0	Casa del Venado Mazacalli, A.C.
CDI1311259H4	Casa Dilaram, A.C.
CHA130321R22	Casa Hogar Ángeles en Libertad, A.C.
CHC120731RI6	Casa Hogar Corazón de Niña, A.C.
CHA990811DY1	Casa Hogar de Amor y Esperanza, A.C.
CHG001212768	Casa Hogar Galilea, A.C.
CHH380918PQ8	Casa Hogar Heredia López, A.C.
CHT0205035E5	Casa Hogar para la Tercera Edad La Montaña, I.A.P.
CHS051109CH4	Casa Hogar Santa Teresita del Niño Jesús, A.C.
CHV8703134W2	Casa Hogar Villa Nolasco, A.C.
CPF961210TQ6	Casa Providencia Femenil, A.C.
CSS120613GH3	Casa Samuel Salud, A.B.P.
CAR961114GG7	Casas y Albergues de Rehabilitación Agua Viva, A.C.
CCA080725369	Centro Comunitario de Asistencia Infantil Xocoyotzin, A.C.
CAF070601FVA	Centro de Apoyo para la Familia Gabriela Figueroa Millán, A.C.
CBA891206GVA	Centro de Bienestar y Asistencia Infantil de Jalisco, A.C.
CEE130531620	Centro de Educación Especial ABBA, A.C.
CEE961002NM1	Centro de Educación Especial, Terapia y Rehabilitación (CEETYR), I.A.P.
CIJ910905C76	Centro de Integración Juvenil de Colima, A.C.
CIE920403AS4	Centro de Integración para Enfermos de Alcoholismo y Drogadicción Mario Camacho Espíritu, A.C.
CPV990507C4A	Centro de Promoción Vocacional Humana, A.C.
CRE1001191V3	Centro de Reubicación Emocional, A.C.

CSM071120VDA	Centro de Salud Mental de La Laguna, A.C.
CSC1110048Y1	Centro de Servicios CSER, A.C.
CHL130715B19	Centro Humano de Lucha contra las Adicciones, A.C.
CMD130514RR0	Centro Mexicano para el Desarrollo en Comunicación y Periodismo, A.C.
CNO131001NX0	Círculo Nacional de Obreros, Campesinos y Trabajadores de México, A.C.
CNM021011AV8	Ciudad de los Niños de Morelia, A.C.
CAP140610H56	Ciudadanos en Acción con Pasos Firmes, A.C.
CMA130213FE9	Clínica Mexicana de Autismo y Alteraciones del Desarrollo de Irapuato, A.C.
CAI121018K36	Club de Apoyo Integral Ignacio Ruiz Armenta, A.C.
MEN0312194V9	Co Mente, A.C.
CZV131028KV4	Colectivo Zapotlán VIHVO, A.C.
CCO120810QB0	Colonos y Comerciantes Organizados de Netzahualcóyotl, A.C.
CBA100415G72	Comités de Base Ayotlan Unidos por un Mejor Futuro para Ixtapaluca, A.C.
CNA121003915	Con el Corazón en la Nariz, A.C.
PCI130715DF2	Con Padilla al Cien, A.C.
CCN121218QY2	CONAL Consejo Nacional de Líderes de México, A.C.
CMC140211EM9	Construyendo a México Crecemos, I.A.P.
CTD130115SH6	Construyendo Tu Deseo, A.C.
CCO020417PM8	Coordinación Comunitaria, A.C.
CPA991006LR6	Coordinadora Programa de Apoyo al Trabajador Migrante Deportado, A.C.
CIG100522GJ7	Corazón por Iguala, A.C.
DJE120725B22	Desarrollo Juvenil Excelsior, A.C.
DAR071126LT1	Desempeño Académico Recompensado, A.C.
DHU070601CH9	Despierta Hay una Solución, I.A.P.
DVS1307022V9	Dirección de Verificación Sanitaria, Prevención de Enfermedades y Servicios de Medicina Herbolaria, A.C.
DRD1211309P3	Dirección Rotaria Distrital, A.C.
ESU091215FV4	Edificando Sueños, A.C.
EDM000908436	Enlace Distrofia Muscular Duchenne Becker, A.C.
EEP030310A55	Equipo de Educación para la Paz y los Derechos Humanos del Estado de Durango, A.C.
EUV131127B54	Érase una Vez un Hogar, A.C.
EFM1207269L6	Escalera Foundation México, A.C.
ECI1202137L0	Escencia Ciudadana, A.C.
EVI091022P32	Esófagos Vivos, A.C.
ECO121001698	Estamos en Confianza, A.C.
EIP131107554	Estancia Infantil Pro-Vida Plena, A.C.
FDI060825TD6	Familia Digna, A.C.
FSD130903346	Familia, Salud y Desarrollo en Síndrome de Down de Nuevo León, A.C.
FPM140131TD4	Familias con Porvenir Mejor, A.C.
FBM130306K82	FC Bayern México, A.C.

FHR911121RF6	Federación de Hemofilia de la República Mexicana, A.C.
FLS131128KT7	Formación Laboral San José, A.C.
FMU000928K22	Foro de Mujeres, A.C.
FDI140124MN8	FRIC y DIM, A.C.
FAB071126TN2	Fundación ABACAT, A.C.
FAU131216CM1	Fundación Acercándote al Universo, A.C.
FAC120913FP5	Fundación Ala Ciudadana para el Desarrollo y Asistencia Social, A.C.
FAU070327M73	Fundación Audios, I.A.P.
FBR130926LM8	Fundación Brisas, A.C.
CCI140513BF1	Fundación Cometas en el Cielo, A.C.
FCA131125H48	Fundación con Aroma de Café, A.C.
FCR1306185N3	Fundación Crediéxitos, A.C.
FDA970816QN9	Fundación Dar y Amar (DAYA), I.A.P.
FAS1301089X5	Fundación de Asistencia Social Integral para el Individuo Local, A.C.
FEA101217151	Fundación de Ex Alumnos Maristas del Cervantes, A.C.
FDD110224DH5	Fundación Domitila Domínguez, A.C.
MON140401RZA	Fundación el Monociclo, A.C.
FPA020308962	Fundación el Pueblito de los Abuelos, I.A.P.
FEH13121064A	Fundación Empecemos Hoy, I.A.P.
FEV131101GS7	Fundación Espartanos del Valle, A.C.
FEX120917KJA	Fundación Excellentiam, A.C.
FFD130726GX7	Fundación Futuro para el Desarrollo Social Integral, A.C.
FCV021226ML8	Fundación Grupo Imperial, A.C.
FHN101025459	Fundación Holística Nexahualcoyotlense, A.C.
FHA101220VB7	Fundación Humvascular Alén
FIM131206II9	Fundación Irma Mendoza Garrido, A.C.
FJM000516BR5	Fundación Jóvenes de México, A.C.
FLC110613N71	Fundación Latinoamericana de Capacitación y Desarrollo en Estudios Alternativos, A.C.
FLE0910036X1	Fundación Loma Encantada, A.C.
MRS140421TK9	Fundación Madre Rita Scarafile, I.A.P.
FMS131031TU4	Fundación Manos de Seda, A.C.
FMS100120RG8	Fundación Marie Stopes México, A.C.
FMT100817IA8	Fundación Mejora tu Vida, A.C.
FMB1302288Y5	Fundación Mercedes Barrón, A.C.
FMA140217388	Fundación Mexicana de Arte Cultural y Deporte PMTAFa, A.C.
FML1301293M3	Fundación México Libre de Síndrome Metabólico, A.C.
FMM090514A35	Fundación Miguel Morales López, A.C.
FMR110721874	Fundación MVS Radio, A.C.
FNI130320T5A	Fundación Nueva Ilusión Dany, A.C.

FNM131119K65	Fundación Nunca Más, A.C.
FDI131120BN3	Fundación para el Desarrollo Integral de la Ciudad, A.C.
FPM130401CD8	Fundación Pentágonos de Metromatemáticas, A.C.
FRR130822SR5	Fundación por el Rescate y Recuperación del Paisaje Urbano, A.C.
FPE131127E67	Fundación Primero Ellos, A.C.
FPR1305025I4	Fundación Pronatal, A.C.
FQQ1205033A5	Fundación Qohelet, A.C.
FRA1212283L4	Fundación Reinventando a México Solpi, A.C.
FRE1209036N1	Fundación Resucita, I.A.P.
FRV080930SH8	Fundación Reynosa Vida Nueva, A.C.
FSR111130IG6	Fundación Sonora Ríe, A.C.
FTC1210095T0	Fundación Talita Cumi, I.A.P.
FTA120910UAA	Fundación TAO, A.C.
FTE951227NS5	Fundación Telmex, A.C.
FTT1310162S6	Fundación Tercer Tiempo, A.C.
FTN0810094X0	Fundación Tominaga Nakamoto, A.C.
FTA1304246Y3	Fundación Trabajando y Alcanzando Metas, A.C.
FUG130322RC3	Fundación Un Guardián Alado, A.C.
FUP120718JI4	Fundación Unidos para Prevenir, A.C.
FVC140128Q30	Fundación Vamos Contigo de la Mano, A.C.
YHU1404075Q2	Fundación Yaah Hun Utstal, I.A.P.
GNN140318AI2	Giner, Nuestro Nuevo Mañana, A.C.
GSO121217AC2	GP Soona, A.C.
GCM100518P33	Granja Cread Los Mochis, A.C.
GEE131003HI5	Grupo Emprendedor en Acción Solidaria, A.C.
GFA040602L79	Grupo Femenil de Acción Social Carmen, A.C.
GHI140224ND7	Grupo Humanitario Interdisciplinario, GHI, A.C.
HTA9803255VA	Hermano Tarahumara, A.C.
HNE951016B40	Hogar de Niños Emmanuel, A.C.
HEM130802LU3	Hogar Emaús, I.A.P.
HOM1304122K2	Homega, I.A.S.P.
HMT090316H94	Hospital Mabel 3 Naciones, A.C.
IAY1008163R1	Ícono de Ayuda, A.C.
IDD130307QR2	Impulsora para el Desarrollo de Organizaciones Civiles, A.C.
ICS070330MD0	Instituto Carlos Slim de la Salud, A.C.
IEN031031215	Instituto de Entrenamiento para Niños con Lesión Cerebral y Trastornos del Aprendizaje, A.C.
IIR1403205KA	Instituto de Investigación Remembranza, A.C.
IGY110517GIA	Instituto Geriátrico de Yucatán, A.C.
INI1309065C7	Instituto Nacional de Investigación Avanzada en Diabetes Mellitus y Enfermedades Crónicas del Metabolismo, A.C.

IRG680702GS2	Instituto Rafael Gustavo Guerrero, A.C.
ISD111208HB0	Interculturalidad, Salud y Derechos, A.C.
IPL101022E82	IPLYCEA, A.C.
IMF060602EI6	IYF México Fraternidad Internacional de Jóvenes México, A.C.
JFV0803126D9	Jóvenes Fuente de Vida, A.C.
JDA1006257Z2	Juventud Despertando a la Vida, A.C.
KFK140214QM2	Ku Faste Koraso, A.C.
CJA121214T86	La Casa del Joven y El Abuelo, A.C.
FPA940217U27	La Familia de Paco, A.C.
GFG030528A84	La Gran Familia de Gregory, A.C.
CEL120223KA5	La Sociedad y el Cambio es lo que Todos Queremos, A.C.
LVS130211GF0	Luchando por Vivir y Servir, A.C.
MSI140310FK4	MBA Social Initiatives, A.C.
MUI140207FF8	Movimiento Unido por la Infancia, A.C.
MAM121106NR3	Mujeres Amadi, A.C.
MBL120808KP5	Mujeres Buscando Libertad, A.C.
MAN111101ET0	Mujeres con Ángel, A.C.
MJE1310251C8	Mujeres Juntando Esfuerzos por la Familia, A.C.
MRL140324D50	Mujeres Rompiendo Límites, A.C.
NTV1008093L0	Nairzu Transformando Vidas, A.C.
NAN080311IF4	NANMA, A.C.
NAZ131001K27	Nazareos, I.A.P.
NBI960426C49	Niños de Bobashi, I.A.P.
NPE130423LR5	Niños Plenos en el Amor, A.C.
NAE1308071U7	Nuevo Amanecer del Edén, A.C.
OCD970711192	Organización Continental de Derechos Humanos, A.C.
ONJ0804087WA	Organización Nacional de Jornadas Multidisciplinarias (ORNAJON),A.C.
OTM110720IB9	Otro Tiempo México, A.C.
PHA0705244H5	Padres de Hijos Autistas de Durango, A.C.
PTP010427D55	Palito y Toto Piden Un Deseo, A.C.
PEF130404TX3	Paola Espinosa Fundación, A.C.
PCH7907136IA	Patronato Casa Hogar Córdoba, A.C.
PCV780126MQ8	Patronato Cruz Verde Monterrey, A.C.
PFE810910P48	Patronato de Fomento Educativo en el Estado de México, A.C.
PCH6511072A9	Patronato de la Casa Hogar de Parral, A.C.
PRD940414UDA	Patronato de Rehabilitación y Desarrollo Humano San Isidro, A.C.
PAD940801UQ8	Patronato del Asilo Divina Providencia, I.A.P.
PCR9702032C1	Patronato del Centro de Rehabilitación Integral Gaby Brimmer, A.C.
PCO130426HR2	Piensa con el Corazón, A.C.

PLA1101187EA	Pink Life Against Breast Cancer, A.C.
UMS1307254K9	Por un México sin Diabetes, A.C.
PFT1008141M3	Primera Fundación de Talabarteros Zuñiga, A.C.
PTU1311119YA	Primero Tú, A.C.
PMC090302HB5	Pro Mujeres Cautivas, A.C.
PMS120124H24	Programa Médico de Servicio Altruista, A.C.
PRO140211588	Progresale, A.C.
PCM820527GTA	Promotora Cívico Moral y Cultural de Pachuca, A.C.
PÑU9910084G3	Promotoras Ñhahto para un Desarrollo Integral Comunitario, I.A.P.
PJM801202N82	Protección de la Joven María Suárez Molina, A.C.
PCA1305138W4	Protegiendo y Cobijando a la Clase Vulnerable, A.C.
PEK121109V62	Punto de Encuentro Krma, A.C.
RPI131018JF5	Red Popular Indígena, A.C.
RCM050713695	Refugio del Corazón de María, I.A.P.
RDE140210SY5	Refugio en el Desierto, A.C.
RPS130731JJ4	Rehabilitación Psicosocial, A.B.P.
REN130917T75	Renovando La Sociedad, A.C.
SCM100222KC5	Save the Children México, A.C.
SPP121203V96	Secundaria Particular Plancarte, A.C.
CSP091106937	Segundo Paso, A.C.
SHU920825NA5	Ser Humano, A.C.
DCA390408JI5	Sociedad de Damas de la Caridad, I.A.P.
CRI051020TI2	Sociedad Unida para ser Mejores con Amor y Responsabilidad, A.C.
SOL081230DL3	Sociedades Organizadas en Lucha, A.C.
SUB140403422	Somos Ubuntu, A.C.
SVI140312TQ7	Soplando Vida, I.A.P.
SCO110930TA1	Sueños Consentido, A.C.
TED940303EF2	Taller de Expresión y Desarrollo Integral, A.C.
TBU1406111R2	Tierra Buena, A.B.P.
TIE070509AN9	Tierralegre, A.C.
TJE130107PV9	Todos Juntos por Ellos, A.C.
TSM050430799	Todos Somos México, A.C.
TYS940317H58	Tú y Yo Somos Iguales, A.C.
UCD050822K22	Un Clamor en el Desierto, A.C.
UNE1312144C9	Unedvi, A.C.
UAP120322C35	Unidad de Atención Psicológica Enharmonía, A.C.
UDC8709127R9	Unidad Deportiva y Cultural Insurgentes, A.C.
UST120412GU6	Uno Somos Todos, A.C.
UPS1311221Z5	Unpaso-Unión de Productores Sanos y Orgánicos, A.C.

VSO1203274K6	Verlos Sonreír, A.C.
VGX140310BQ8	VG1212, A.B.P.
VVI130805DDA	Vía Vitae, A.C.
VAC110404CT6	Vida Abundante en Cristo, A.C.
VAG131030440	Vida Alternativa Guendanabani Gaxhe, A.C.
VIM111108T14	Vida Integral para la Mujer, A.C.
VFP010202TF3	Vida y Familia Puebla, A.C.
VGE120427V94	Vínculos Gea, A.C.
VSC1307163G3	Vive sin Cáncer Chihuahua, A.C.
VAS070522JF7	Vivir para Amar y Servir, A.C.
VAV111223KI3	Voluntariado Avancemos, A.C.
VVC9305151G8	Voluntarias Vicentinas de Cortázar, A.C.
VMU030729A89	Voz del Mundo, A.C.
YRS120330UA2	Yad Rajamim Shaare Dina, A.C.
YCC0903251L2	Yocatl, Consejo para la Conservación de la Biodiversidad de los Pueblos Indígenas, A.C.
YMF140508H13	Young Men For Gender Equality, A.C.

B. Organizaciones civiles y fideicomisos educativos (artículo 79, fracción X de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
ASE7212076C4	Acción Social Educativa, A.C.
ACF621126TS7	Asociación Cultural Fray Juan de San Miguel, A.C.
AER030930P8A	Asociación Educativa del Rincón, A.C.
CVA1108154B9	Campoverde Vallarta, A.C.
CNT121108D35	Capacitación de Negocios Training, S.C.
CED101213LS3	CDL Educativa, A.C.
CCE9705206G9	Centro de Cultura y Enseñanza de Tamaulipas, A.C.
CEC770712LN6	Centro Educacional La Caridad, A.C.
CEC781206UC2	Centro Escolar Colima, A.C.
CVT970424CC5	Ciencia y Virtud de Tlalpizahuac, A.C.
CBO910314SWA	Colegio Bosques, S.C.
CCC990114JT3	Colegio Castillo de Chapultepec, S.C.
CDA630318NQ9	Colegio Dante Alighieri, A.C.
CGU600707IW9	Colegio Guadalajara, A.C.
CGV7601214Q2	Colegio Guadalupe Victoria Valle de Bravo, A.C.
CHM6311309NA	Colegio Hispano Mexicano, A.C.
CJL001011Q70	Colegio Jean Le Boulch, A.C.
CJL920111DI1	Colegio José Luis Arregui, A.C.
CJL930423QW0	Colegio Juan Luis Vives, A.C.
CLS630417QF5	Colegio Lestonnac de San Ángel, A.C.

CLE9203188G6	Colegio Luis Elizondo, A.C.
CMA630610259	Colegio Mante, A.C.
CMS090612NI3	Colegio María Sánchez Meda, A.C.
CME520304QF8	Colegio Mexicano, A.C.
CMH621022KY3	Colegio Miguel Hidalgo, A.C.
CMI080919NR0	Colegio Milenio, A.C.
CMM690121MI7	Colegio Montferrant de Los Mochis, A.C.
CMO630130PL6	Colegio Montferrant, A.C.
CMO101020AN2	Colegio Montfort, A.C.
CRA820310L11	Colegio Renacimiento de Abasolo, A.C.
CTP631018EPA	Colegio Tepeyac de Poza Rica, A.C.
DCP031016N24	Dante Colegio Privado, S.C.
CCS831004CQ9	El Camino Cabo San Lucas, A.C.
EAI7310231F1	Escuela Activa Integral, A.C.
EEC890517U59	Escuela de Enfermería Christus Muguerza, A.C.
EPS730430IU7	Escuela Preparatoria La Salle, A.C.
EVF950921PF4	Escuela Vicente Ferrer, A.C.
FIR1006088P6	Formación Integral de la Riviera Maya, S.C.
IFS940707FQ7	Instituto de Formación y Servicio, A.C.
IEA6106193I9	Instituto Educacional América, A.C.
IEC120301G28	Instituto Educativo y Cultural Azteca, S.C.
IGV631021IY3	Instituto Guadalupe Victoria, A.C.
IMV930903GFA	Instituto México de Villa de García, A.C.
IPV970122921	Instituto Paidológico Veracruz, A.C.
JMC650702KK5	José María Cázares, A.C.
LVL950424JH5	Leona Vicario Lagos de Moreno, A.C.
MAP940117CP9	Mano Amiga de Puebla, S.C.
MAM031104SQ7	Mirada de Amor, A.C.
PNH930127PJ4	Promotora de Nuevos Horizontes Educativos, A.C.
RCN990806HA9	Rabaa de Cultura del Norte, A.B.P.
TAC030716655	Traviesos en Acción, S.C.
UCC971124GT8	Universidad Católica de Culiacán, A.C.

C. Organizaciones civiles y fideicomisos para la investigación científica o tecnológica (artículo 79, fracción XI de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
AME6307192P8	AIESEC México, A.C.
CIE120906A8A	Centro de Investigación para el Estudio y Tratamiento de Enfermedades de Parkinson y Trastornos Neurodegenerativos, A.C.
GUI110322RN9	Guindisai, A.C.
SMH881130BF6	Soc Mexicana de Historia de la Ciencia y de la Tecnología, A.C.

D. Organizaciones civiles y fideicomisos culturales (artículo 79, fracción XII de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
AFM641113I85	Alianza Franco Mexicana de Toluca, A.C.
AMU100723F3A	Armipotentis Musa, A.C.
ABA131014UC1	Art Balea Azul, A.C.
ADE121210NQ0	Arte para Despertarte, A.C.
ACT110912CB2	Asociación Convento de Todos los Santos Zempoala, A.C.
AAH130129DG8	Asociación de Artes y Humanidades Occelli Treviño, A.C.
CCJ060608LI4	Casa de Cultura Jacarandas, A.C.
CCL1304117IA	Centro de Creatividad Literaria, A.C.
CTM0004114K5	Centro de Textiles del Mundo Maya, A.C.
CGS1211143W7	Consultoría y Gestión Social Vite Barrera, A.C.
CRI130306L62	Corazones en Ritmo, A.C.
CUE130516KI4	Corazones Unidos Educando por la Niñez, A.C.
CIN131122BA7	Cráter Invertido, A.C.
CPR121105DF2	Crecimiento y Proacción, A.C.
CCE130806V61	Cultura Cerca, A.C.
CES140301BJ7	Curadas de Espanto, A.C.
DPF130220FR3	Desarrollo, Promoción y Fomento a la Cultura, A.C.
FCM130701776	Festival Cultural de Malinalco, A.C.
FMM050524673	Festival de Música Miguel Bernal Jiménez, A.C.
CHH680918PQ8	Foro Ciudadano en Acción Creando Espacios, A.C.
FFA1201209I5	FRONDA, Fomento de Arte Contemporáneo, A.C.
FCE131029N60	Frontera Cero, A.C.
FAB100317MY1	Fundación Abrakadabra, A.C.
FAU131211VD1	Fundación AUM, A.C.
FCQ110526RS1	Fundación Calvo Quevedo, A.C.
FCI120615I66	Fundación Cultural Isidro Fabela Alfaro, A.C.
FGP131014SX7	Fundación Grupo Pando, A.C.
MIR140306CY7	Fundación Mirari, A.C.
HSA080923CJ2	Hankili So África, A.C.
IAP121210AF1	Instituto de Análisis y Participación en el Rescate de la Infraestructura Cultural, A.C.
JAC990430JU4	Juan Acereto, A.C.
KAI100722NN4	Kenich Ahau Interdisciplinas, A.C.
CAU130611SG1	La Calenda Audiovisual, A.C.
CNE130307V14	La Camerata de la Nueva España, A.C.
ICI130809I39	La Internacional Cinematográfica, IBEROCINE, A.C.
LNP0308228V6	Luna Nueva, Promoción Cultural, A.C.
MCM130312D17	Memoria y Cultura de México, A.C.

OCH0111135E2	Ochpanistli, A.C.
OSJ0501102Z0	Orquesta Sinfónica Juvenil de Chiapas, A.C.
PCM1209198N7	Patronato Cultural México-Chile, A.C.
UPM131128439	Por un País con más Cultura, A.C.
PPA130430H15	Producciones y Promociones Artísticas Mancilla Razo, A.C.
TZO080808LC9	Tzoncoyotl, A.C.

E. Organizaciones civiles y fideicomisos becantes (artículos 79, fracción XVII y 83 de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
BCA130319F91	Beneficiando Calidad Académica, Querétaro, I.A.P.
DTU140310EN1	Decídelo Tú, A.C.
EDU890522TN0	Educacento, A.C.
FMM960604F71	Fondo Mario Molina para Ciencias Ambientales, A.C.
FFN110216E34	FUNBED Fundación Nacional de Becas para la Educación, A.C.
FCB650701EY0	Fundación Carlos B. Maldonado y Esposa, I.A.P.
FCR110523ND6	Fundación Carol Rolland, A.C.
EH1140218UP3	Fundación Escribiendo Historias, A.C.
PBG090311BY0	Programa de Becas Green, A.C.
SCI140319MV4	Seminario de Chihuahua, A.C.

F. Organizaciones civiles y fideicomisos ecológicos (artículo 79, fracción XIX de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
ACN140115M18	Asociación Conservación del Norte, A.C.
BNU091216CG0	Bosque Nuboso, A.C.
CSU130801AN4	Cambium Sustenta, A.C.
CTL120213H57	Cluster de Tecnologías Limpias de Puebla, A.C.
END951012QP3	Espacios Naturales y Desarrollo Sustentable, A.C.
FAN091008CX5	Fundación Anatani, A.C.
FMD030429L5A	Fundación Mexicana para la Defensa de los Seres Vivos, A.C.
FNV120803F86	Fundación Natura Viviente, A.C.
HAZ110818UDA	Huella Azul, A.C.
ISS140120C92	Investigación y Soluciones Socioambientales, A.C.
LAR130704D79	Laripse, A.C.
LTO100729KP7	Lluvia para Todos, A.C.
PLA130418DVA	Plant-For-The-Planet, A.C.
PPX1307236Z0	Procesos Proambientales Xaquixe, A.C.
ROC130425ML1	Red de Observadores Ciudadanos, A.C.
SIM110812KK5	Sonoran Institute Mexico, A.C.
TVE100113U21	Tribu Verde, I.A.P.

H. Organizaciones civiles y fideicomisos de apoyo económico de donatarias autorizadas (artículo 82 penúltimo párrafo de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
ASC0504185U3	Amigos de San Cristóbal, A.C.
BTJ980818699	Bomberos de Tlalnepantla Javier Pérez Olagaray, A.C.
CPS100720LF9	Coalición para la Participación Social en la Educación, A.C.
FCT020805N67	Fondo de Conservación El Triunfo, A.C.
FCO120216CC8	Fundación Coparmex, A.C.
FEA991019JJA	Fundación Emilio Azcárraga Vidaurreta, A.C.
FUA030919UZ0	Fundación UABC, A.C.
PCC0005121E3	Patronato del Centro Cultural de la Laguna, A.C.
PHN860416GBA	Patronato del Hospital del Niño de Tabasco, A.C.
PHG880708DZ2	Patronato del Hospital General de México, A.C.
PIT121113RRA	Patronato del Instituto Tecnológico de Chihuahua-ITCH, A.C.
PPE8005145G8	Patronato Pro Educación de Jóvenes y Adultos del Estado de Chihuahua, A.C.
SEF930810L93	Sociedad de Egresados de la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Nacional Autónoma de México, A.C.
TAV1311226S8	Tiferet Avot, A.C.

I. Organizaciones civiles y fideicomisos para obras o servicios públicos (artículo 31, segundo párrafo del Reglamento de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
PCA130819SR8	Patronato Carrera del Agua, A.C.
PNA921015S37	Protectora Nacional de Animales, A.C.
JBM0204026F0	Sociedad Jardín Botánico de Los Mochis, I.A.P.

K. Organizaciones civiles y fideicomisos propietarios de museos privados con acceso al público en general (artículo 114 del Reglamento de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
MFE140310FK0	Museo Ferrocarrilero, A.C.

L. Organizaciones civiles y fideicomisos de desarrollo social (artículo 79, fracción XXV de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
FLM1312047W9	A Favor de lo Mejor, Nuevo León, A.B.P.
AMM120308MF9	Acciona Microenergía México, A.C.
AHS130621IKA	Alianza por la Honestidad Social y Democrática, A.C.
AIM131210UJ3	Aspen Institute México, A.C.
CDH120402359	Centro de Derechos Humanos México Profundo y Vivo, A.C.
CEE681118851	Centro de Estudios Ecuménicos, A.C.

CID9809144L5	Comisión Internacional de Derechos Humanos Libertad, Democracia y Concertación, A.C.
FGP0310316T7	Fundación Guadalupe y Pereyra, A.C.
ISV130322KC7	Integración Social Verter, A.C.
MOV131216JC5	Mov45ymas, A.C.
PCT120712MZ0	Palu Cuida tu Salud y el Planeta, A.C.
RV11308162W9	Reacciona por la Vida, A.C.
RUE140526VD4	Respira, Una Esperanza, I.A.P.
TQU131213SSA	Te Quiero, A.C.
TCI061123BR6	Tic Ciudadana, A.C.
YTQ120312NY9	Yo Te Quiero Hermosillo, A.C.

2. Autorizaciones para recibir donativos del Extranjero.

M. Organizaciones civiles y fideicomisos autorizados para recibir donativos deducibles en los términos del Convenio para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en Materia de Impuesto sobre la Renta, suscrito por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América (artículo 97 de la Ley del ISR, vigente a partir del 1 de enero de 2002, antes artículo 70-B y regla I.3.9.14. de la RMF).

RFC	Denominación Social	Objeto
FNH130905253	A Favor de los Niños Hidalgo, A.C.	Asistencial
ATC130705IA1	Abre tu Corazón, A.C.	Asistencial
APE130927MV5	Abriendo Puertas en Quintana Roo, A.C.	Asistencial
ASE7212076C4	Acción Social Educativa, A.C.	Educativo
AMM120308MF9	Acciona Microenergía México, A.C.	Desarrollo Social
ACB110720TP2	Acciones por las Comunidades para el Bienestar y Progreso, A.C.	Asistencial
AJL6002225J9	Agrupación de Jubilados de la Policía, Transito y Bomberos del Distrito Federal, A.C.	Asistencial
AVO1308064U4	Alianza de Voluntades, A.C.	Asistencial
FAU131216CM1	Alianza para la Integración Comunitaria, Utopía, A.C.	Asistencial
ADD1105022L2	Amigos Deportistas de la Ciudad de México, A.C.	Asistencial
AGL110202NS4	Angeles de Girasoles y Lirios, A.C.	Asistencial
AAA120808M83	Apapache a Apoyo para Padres con Hijos en Espectro Autista, A.C.	Asistencial
AUA120928H90	Apoyados por un Angel, A.C.	Asistencial
AFH131227IE3	Arteria Fundación Hap, A.C.	Asistencial
AAS790813KD0	Asilo de Ancianos del Santo Cristo, A.C.	Asistencial
AEP041013228	Asistir para Educar y Promover, I.A.P.	Asistencial
ABM140606LC3	Asociación Brigadas Médicas de Mérida, I.A.P.	Asistencial
FCC1208243A4	Asociación Contra el Cáncer de Mama Tócate, I.A.P.	Asistencial
AAR1007154J5	Asociación de Aprendizaje y Rehabilitación Infantil Corazón y Vida, A.C.	Asistencial

AAN971024S87	Asociación de Ayuda a Niños con Transtornos en el Desarrollo, A.C.	Asistencial
AMA090814G52	Asociación de Mujeres Activistas Transformadoras por la Equidad de Género, A.C.	Asistencial
ANA1107223F8	Asociación de No Asalariados y Ciudadanos Unidos por el Bienestar Social, A.C.	Asistencial
AGA9508313F7	Asociación Guadalupeana de Ayuda a Necesitados, A.C.	Asistencial
AJE140207HB7	Asociación Jedidías, I.A.P.	Asistencial
AMF110408QLA	Asociación Mexicana de Fenilcetonuria, A.C.	Asistencial
APA941116HR5	Asociación Pro Autismo, A.C.	Asistencial
ATV140324P48	Asociación Transformando Vidas, I.A.P.	Asistencial
ACN130829TQ9	Ayuda Canina para Necesidades Especiales ACANES, A.C.	Asistencial
AAM121025PFA	Ayudando a Millones de Mexicanos, A.C.	Asistencial
ARV121121FZA	Ayudando Razón de Vida, A.C.	Asistencial
BDG070309FFA	Bred Diocesano de Guadalajara, A.C.	Asistencial
CUV0902133B1	Cambiando una Vida, A.C.	Asistencial
CGL080213CF7	Campaña Global por la Libertad de Expresión A19, A.C.	Asistencial
CAA030118N83	Cáritas de la Arquidiócesis de Acapulco, A.C.	Asistencial
CVE9801238P9	Cáritas Veracruz, A.C.	Asistencial
CAM980626QN1	Casa de Apoyo a la Mujer, A.C.	Asistencial
CAB470320TD8	Casa del Anciano, A.B.P.	Asistencial
CVM021217LI0	Casa del Venado Mazacalli, A.C.	Asistencial
CDI1311259H4	Casa Dilaram, A.C.	Asistencial
CHA130321R22	Casa Hogar Ángeles en Libertad, A.C.	Asistencial
CHG001212768	Casa Hogar Galilea, A.C.	Asistencial
CHT0205035E5	Casa Hogar para la Tercera Edad La Montaña, I.A.P.	Asistencial
CHS730914E89	Casa Hogar Santa Eduwiges, A.C.	Asistencial
CHV8703134W2	Casa Hogar Villa Nolasco, A.C.	Asistencial
CAF070601FVA	Centro de Apoyo para la Familia Gabriela Figueroa Millán, A.C.	Asistencial
CCL1304117IA	Centro de Creatividad Literaria, A.C.	Cultural
CCE9705206G9	Centro de Cultura y Enseñanza de Tamaulipas, A.C.	Educativo
CEE961002NM1	Centro de Educación Especial, Terapia y Rehabilitación (CEETYR), I.A.P.	Asistencial
CEP840514GCA	Centro de Estudios de Promoción Social Cáritas, A.C.	Asistencial
CHI810709TDA	Centro de Habilitación e Integración para Invidentes, I.A.P.	Asistencial
CIE120906A8A	Centro de Investigación para el Estudio y Tratamiento de Enfermedades de Parkinson y Trastornos Neurodegenerativos, A.C.	Científica o Tecnológica
CSC1110048Y1	Centro de Servicios CSER, A.C.	Asistencial
CMD130514RR0	Centro Mexicano para el Desarrollo en Comunicación y Periodismo, A.C.	Asistencial

CAS840904ND4	Centro para los Adolescentes de San Miguel de Allende, A.C.	Asistencial
CNO131001NX0	Círculo Nacional de Obreros, Campesinos y Trabajadores de México, A.C.	Asistencial
CNM021011AV8	Ciudad de los Niños de Morelia, A.C.	Asistencial
CMA130213FE9	Clínica Mexicana de Autismo y Alteraciones del Desarrollo de Irapuato, A.C.	Asistencial
CAI121018K36	Club de Apoyo Integral Ignacio Ruiz Armenta, A.C.	Asistencial
CTL120213H57	Cluster de Tecnologías Limpias de Puebla, A.C.	Ecológico
CZV131028KV4	Colectivo Zapotlán VIHVO, A.C.	Asistencial
CGV7601214Q2	Colegio Guadalupe Victoria Valle de Bravo, A.C.	Educativo
CLS630417QF5	Colegio Lestonnac de San Ángel, A.C.	Educativo
CMM690121MI7	Colegio Montferrant de Los Mochis, A.C.	Educativo
CMO630130PL6	Colegio Montferrant, A.C.	Educativo
CRA820310L11	Colegio Renacimiento de Abasolo, A.C.	Educativo
CTP631018EPA	Colegio Tepeyac de Poza Rica, A.C.	Educativo
CCO120810QB0	Colonos y Comerciantes Organizados de Netzahualcóyotl, A.C.	Asistencial
CBA100415G72	Comités de Base Ayotlan Unidos por un Mejor Futuro para Ixtapaluca, A.C.	Asistencial
PCI130715DF2	Con Padilla al Cien, A.C.	Asistencial
CCN121218QY2	CONAL Consejo Nacional de Líderes de México, A.C.	Asistencial
CGS1211143W7	Consultoría y Gestión Social Vite Barrera, A.C.	Cultural
CCO020417PM8	Coordinación Comunitaria, A.C.	Asistencial
CPA991006LR6	Coordinadora Programa de Apoyo al Trabajador Migrante Deportado, A.C.	Asistencial
CRI130306L62	Corazones en Ritmo, A.C.	Cultural
CUE130516KI4	Corazones Unidos Educando por la Niñez, A.C.	Cultural
CIN131122BA7	Cráter Invertido, A.C.	Cultural
CES140301BJ7	Curadas de Espanto, A.C.	Cultural
DJE120725B22	Desarrollo Juvenil Excelsior, A.C.	Asistencial
DLU971003LB0	Destellos de luz, A.B.P.	Asistencial
DAM050812M93	Documental Ambulante, A.C.	Cultural
ELO0801164A4	Eco-Alianza de Loreto, A.C.	Ecológico
EEP030310A55	Equipo de Educación para la Paz y los Derechos Humanos del Estado de Durango, A.C.	Asistencial
EUV131127B54	Érase una Vez un Hogar, A.C.	Asistencial
END951012QP3	Espacios Naturales y Desarrollo Sustentable, A.C.	Ecológico
EIP131107554	Estancia Infantil Pro-Vida Plena, A.C.	Asistencial
FPM140131TD4	Familias con Porvenir Mejor, A.C.	Asistencial
FBM130306K82	FC Bayern México, A.C.	Asistencial

FHR911121RF6	Federación de Hemofilia de la República Mexicana, A.C.	Asistencial
FMM050524673	Festival de Música Miguel Bernal Jiménez, A.C.	Cultural
FLS131128KT7	Formación Laboral San José, A.C.	Asistencial
FAB100317MY1	Fundación Abrakadabra, A.C.	Cultural
FAU131216CM1	Fundación Acercándote al Universo, A.C.	Asistencial
FAN091008CX5	Fundación Anatani, A.C.	Ecológica
FAU070327M73	Fundación Audios, I.A.P.	Asistencial
FAU131211VD1	Fundación AUM, A.C.	Cultural
CCI140513BF1	Fundación Cometas en el Cielo, A.C.	Asistencial
FCA131125H48	Fundación con Aroma de Café, A.C.	Asistencial
FCI1206151G6	Fundación Cultural Isidro Fabela Alfaro, A.C.	Cultural
MON140401RZA	Fundación el Monociclo, A.C.	Asistencial
FEH13121064A	Fundación Empecemos Hoy, I.A.P.	Asistencial
FEX120917KJA	Fundación Excellentiam, A.C.	Asistencial
FFD130726GX7	Fundación Futuro para el Desarrollo Social Integral, A.C.	Asistencial
FIM131206II9	Fundación Irma Mendoza Garrido, A.C.	Asistencial
FLC110613N71	Fundación Latinoamericana de Capacitación y Desarrollo en Estudios Alternativos, A.C.	Asistencial
FLE0910036X1	Fundación Loma Encantada, A.C.	Asistencial
MRS140421TK9	Fundación Madre Rita Scarafile, I.A.P.	Asistencial
FMS131031TU4	Fundación Manos de Seda, A.C.	Asistencial
FMS100120RG8	Fundación Marie Stopes México, A.C.	Asistencial
FMT100817IA8	Fundación Mejora tu Vida, A.C.	Asistencial
FMB1302288Y5	Fundación Mercedes Barrón, A.C.	Asistencial
FML1301293M3	Fundación México Libre de Síndrome Metabólico, A.C.	Asistencial
FMM090514A35	Fundación Miguel Morales López, A.C.	Asistencial
FMR111206IE6	Fundación Mujer Realizando Sueños, A.C.	Asistencial
FMR110721874	Fundación MVS Radio, A.C.	Asistencial
FPM130401CD8	Fundación Pentágonos de Metromatemáticas, A.C.	Asistencial
FRR130822SR5	Fundación por el Rescate y Recuperación del Paisaje Urbano, A.C.	Asistencial
FPE131127E67	Fundación Primero Ellos, A.C.	Asistencial
FPR1305025I4	Fundación Pronatal, A.C.	Asistencial
FRV080930SH8	Fundación Reynosa Vida Nueva, A.C.	Asistencial
FRS100531TB1	Fundación Risas Sonrisas y Tuerquitas, A.C.	Asistencial
FRP080729IQ7	Fundación Rotaria Paraíso, A.C.	Asistencial
FTC1210095T0	Fundación Talita Cumi, I.A.P.	Asistencial
FTT1310162S6	Fundación Tercer Tiempo, A.C.	Asistencial
FUG130322RC3	Fundación Un Guardián Alado, A.C.	Asistencial

FUP120718JI4	Fundación Unidos para Prevenir, A.C.	Asistencial
GNN140318AI2	Giner, Nuestro Nuevo Mañana, A.C.	Asistencial
GUI110322RN9	Guindisai, A.C.	Científica o Tecnológica
HSA080923CJ2	Hankili So África, A.C.	Cultural
HNE951016B40	Hogar de Niños Emmanuel, A.C.	Asistencial
HEM130802LU3	Hogar Emaús, I.A.P.	Asistencial
HOM1304122K2	Homega, I.A.S.P.	Asistencial
HMT090316H94	Hospital Mabel 3 Naciones, A.C.	Asistencial
IAY1008163R1	Ícono de Ayuda, A.C.	Asistencial
IDD130307QR2	Impulsora para el Desarrollo de Organizaciones Civiles, A.C.	Asistencial
IEN031031215	Instituto de Entrenamiento para Niños con Lesión Cerebral y Trastornos del Aprendizaje, A.C.	Asistencial
IIR1403205KA	Instituto de Investigación Remembranza, A.C.	Asistencial
IGV631021IY3	Instituto Guadalupe Victoria, A.C.	Educativo
ISD111208HB0	Interculturalidad, Salud y Derechos, A.C.	Asistencial
ISS140120C92	Investigación y Soluciones Socioambientales, A.C.	Ecológico
JDA1006257Z2	Juventud Despertando a la Vida, A.C.	Asistencial
CJA121214T86	La Casa del Joven y El Abuelo, A.C.	Asistencial
GFG030528A84	La Gran Familia de Gregory, A.C.	Asistencial
LAR130704D79	Laripse, A.C.	Ecológico
LTO100729KP7	Lluvia para Todos, A.C.	Ecológica
LVS130211GF0	Luchando por Vivir y Servir, A.C.	Asistencial
MAP940117CP9	Mano Amiga de Puebla, S.C.	Educativo
MMF090601412	Mar...Es de México Fundación Santa Lucía, A.C.	Becante
MSI140310FK4	MBA Social Initiatives, A.C.	Asistencial
MMI101020L76	Movimiento de Mujeres por la Igualdad Ciudadana en Armonía, A.C.	Asistencial
MUI140207FF8	Movimiento Unido por la Infancia, A.C.	Asistencial
MAN111101ET0	Mujeres con Ángel, A.C.	Asistencial
MJE1310251C8	Mujeres Juntando Esfuerzos por la Familia, A.C.	Asistencial
MRL140324D50	Mujeres Rompiendo Límites, A.C.	Asistencial
NTV1008093L0	Nairzu Transformando Vidas, A.C.	Asistencial
NAN080311IF4	NANMA, A.C.	Asistencial
NAZ131001K27	Nazareos, I.A.P.	Asistencial
NPE130423LR5	Niños Plenos en el Amor, A.C.	Asistencial
OCH0111135E2	Ochpanistli, A.C.	Cultural
OCD970711192	Organización Continental de Derechos Humanos, A.C.	Asistencial
OTM110720IB9	Otro Tiempo México, A.C.	Asistencial

PEF130404TX3	Paola Espinosa Fundación, A.C.	Asistencial
PAD940801UQ8	Patronato del Asilo Divina Providencia, I.A.P.	Asistencial
PCO130426HR2	Piensa con el Corazón, A.C.	Asistencial
PLA1101187EA	Pink Life Against Breast Cancer, A.C.	Asistencial
PGT070802V16	Plan Génesis 13, A.C.	Asistencial
UMS1307254K9	Por un México sin Diabetes, A.C.	Asistencial
UPM131128439	Por un País con más Cultura, A.C.	Cultural
PPX1307236Z0	Procesos Proambientales Xaquixe, A.C.	Ecológica
PAC911028GZ6	Promoción y Acción Comunitaria, I.A.P.	Asistencial
PMV120829R71	Promotora Mexicana de Valores Deportivos, A.C.	Asistencial
PMT110520F63	Proyectos Misión Tamaulipaz, A.C.	Cultural
RPI131018JF5	Red Popular Indígena, A.C.	Asistencial
RPS130731JJ4	Rehabilitación Psicosocial, A.B.P.	Asistencial
REN130917T75	Renovando La Sociedad, A.C.	Asistencial
SCM100222KC5	Save the Children México, A.C.	Asistencial
SPP121203V96	Secundaria Particular Plancarte, A.C.	Asistencial
SOL081230DL3	Sociedades Organizadas en Lucha, A.C.	Asistencial
SIM110812KK5	Sonoran Institute Mexico, A.C.	Ecológico
SVI140312TQ7	Soplando Vida, I.A.P.	Asistencial
SCO110930TA1	Sueños Consentido, A.C.	Asistencial
TED940303EF2	Taller de Expresión y Desarrollo Integral, A.C.	Asistencial
TBU1406111R2	Tierra Buena, A.B.P.	Asistencial
TIE070509AN9	Tierralegre, A.C.	Asistencial
TJE130107PV9	Todos Juntos por Ellos, A.C.	Asistencial
TSM050430799	Todos Somos México, A.C.	Asistencial
UAP120322C35	Unidad de Atención Psicológica Enharmonia, A.C.	Asistencial
UPS1311221Z5	Unpaso-Unión de Productores Sanos y Orgánicos, A.C.	Asistencial
VSO1203274K6	Verlos Sonreír, A.C.	Asistencial
VGX140310BQ8	VG1212, A.B.P.	Asistencial
VAG131030440	Vida Alternativa Guendanabani Gaxhe, A.C.	Asistencial
VIM111108T14	Vida Integral para la Mujer, A.C.	Asistencial
VST070803A68	Villa Santa Teresa de Calcuta, A.C.	Asistencial
VAS070522JF7	Vivir para Amar y Servir, A.C.	Asistencial
VAV111223KI3	Voluntariado Avancemos, A.C.	Asistencial
VMU030729A89	Voz del Mundo, A.C.	Asistencial
XUR130826HN5	Xurandó, A.C.	Cultural
YRS120330UA2	Yad Rajamim Shaare Dina, A.C.	Asistencial
YCC0903251L2	Yocatl, Consejo para la Conservación de la Biodiversidad de los Pueblos Indígenas, A.C.	Asistencial
YMF140508H13	Young Men For Gender Equality, A.C.	Asistencial

3. Revocaciones.**Estado de Chihuahua****Administración Local Jurídica de Ciudad Juárez****A. Organizaciones civiles y fideicomisos asistenciales (artículo 79, fracción VI de la Ley del ISR)**

RFC	Denominación Social
CMT980717MP2	Centro Mujeres Tonantzin, A.C.

Distrito Federal**Administración Local Jurídica del Centro del Distrito Federal****A. Organizaciones civiles y fideicomisos asistenciales (artículo 79, fracción VI de la Ley del ISR)**

RFC	Denominación Social
UVN060216PZ9	Una Ventana a la Nutrición, A.C.

4. Actualizaciones.**4.1. Cambios de Denominación****B. Organizaciones civiles y fideicomisos educativos (artículo 79, fracción X de la Ley del ISR)**

RFC	Denominación Social

Anterior:

CEP130517QX3 Conocimiento es Progreso, Conocimiento es Progreso, A.C.

Actual:

CEP130517QX3 Conocimiento es Progreso, A.C.

4.2. Cambios de Rubro

RFC	Denominación Social	Objeto	
		Anterior	Actual
DIJ980720MD6	Desarrollo Integral Juvenil de Nogales, I.A.P.	Asistencial	Desarrollo Social
FEC070627NZ4	FICCO Educación y Cultura, A.C.	Cultural	Asistencial
GDI7909221R3	Grupo de los Dieciséis, A.C.	Asistencial	Apoyo Económico
PCC971028I61	Patronato del Centro Cultural Multimedia 2000, A.C.	Museo	Cultural

5. Rectificaciones.**5.1. EJERCICIO 2013****5.1.1. Organizaciones autorizadas que no fueron incluidas en la publicación del Anexo 14 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2013 de fecha 17 de junio de 2013.****1. Autorizaciones****D. Organizaciones civiles y fideicomisos culturales (artículo 79, fracción XII de la Ley del ISR)**

RFC	Denominación Social
FUN0405124H0	Fundación Unidos por Nuestra Catedral, A.C.

- M. Organizaciones civiles y fideicomisos autorizados para recibir donativos deducibles en los términos del Convenio para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en Materia de Impuesto sobre la Renta, suscrito por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América (artículo 97 de la Ley del ISR, vigente a partir del 1 de enero de 2002, antes artículo 70-B y regla I.3.9.14. de la RMF).**

RFC	Denominación Social	Objeto
ARQ130222IX0	Coop Arquitectura, A.C.	Becante

5.1.2. Organizaciones autorizadas que fueron incluidas en los numerales 4, 5, 6 y 7 de la publicación del Anexo 14 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2013 de fecha 17 de junio de 2013.

Dice:

- 7. Autorizaciones que pierden vigencia al tenerse por no presentado el Aviso Anual a que se refería la regla I.3.9.2., quinto párrafo de la RMF 2012, así como la ficha 12/ISR “Aviso anual de las donatarias autorizadas, donde declaran, bajo protesta de decir verdad, seguir cumpliendo con los requisitos y obligaciones fiscales para continuar con ese carácter” del Anexo 1-A, por el incumplimiento de la obligación correspondiente al ejercicio fiscal 2011 a que se refiere el artículo 32 A, fracción II, del Código Fiscal de la Federación, “Dictamen Fiscal Simplificado”.**

Lo anterior sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las infracciones cometidas de acuerdo a las disposiciones legales aplicables.

Debe decir:

1. Autorizaciones

RFC	Denominación Social	Objeto
CIZ630608IM3	Colegio Ignacio Zaragoza, A.C.	Educativo

5.2. EJERCICIO 2014

5.2.1. Organizaciones autorizadas que fueron incluidas en los numerales, 5, 6 y 7 de la publicación del Anexo 14 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014 de fecha 18 de julio de 2014.

Dice:

- 5. Autorizaciones que pierden vigencia por el incumplimiento de la obligación correspondiente al ejercicio fiscal 2012 señalada en la regla I.3.9.11. y ficha 15/ISR “Información para garantizar la transparencia, así como el uso y destino de los donativos recibidos” contenida en el Anexo 1-A.**

Lo anterior sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las infracciones cometidas de acuerdo a las disposiciones legales aplicables.

Debe decir:

1. Autorizaciones

RFC	Denominación Social	Objeto
EAM061027AE3	Experiencia de Amor, A.C.	Asistencial
HSE060801JJ3	Hermanidad y Servicio, A.C.	Asistencial
IAL101110877	Instituto Auditivo de Lenguaje y Aprendizaje Michoacano, I.A.P.	Asistencial

5.2.2. Corrección de Datos (RFC, denominación social, domicilio fiscal, objeto, Administración Local Jurídica)

RFC	Denominación Social	Domicilio Fiscal	Objeto
Dice: ECO920607K9A	ECOCE, A.C.		Ecológica
Debe decir: ECO<u>0</u>20607K9A	ECOCE, A.C.		Ecológica
Dice: CRZ010830R18	Clínica de Rehabilitación Zaret Sahar, A.C.		Asistencial
Debe decir: CRZ010830<u>P</u>18	Clínica de Rehabilitación Zaret Sahar, A.C.		Asistencial
Dice: FAD1010261C5	Fundación Arte Down México, A.C.		Asistencial
Debe decir: FAD101026<u>J</u>C5	Fundación Arte Down México, A.C.		Asistencial
Dice: BME100309117	Bondades Mexiquenses, A.C		Asistencial
Debe decir: BME100309<u>I</u>17	Bondades Mexiquenses, A.C		Asistencial
Dice: AVH071201IH7	Asociación por los Valores Humanos I.A.H.V., A.C.		Asistencial
Debe decir: AVH07120<u>4</u>IH7	Asociación por los Valores Humanos I.A.H.V., A.C.		Asistencial
Dice: CAM0110108U9	Comisión de Amor, I.A.P.		Asistencial
Debe decir: CAM0110108U<u>6</u>	Comisión de Amor, I.A.P.		Asistencial
Dice: OBS130419IF8	OBSERBC, A.C.		Asistencial
Debe decir: OBS130419<u>1</u>F8	OBSERBC, A.C.		Asistencial
Dice: CHI1211297W2	Casa Hogar In Lak Ech, I.A.P.		Asistencial
Debe decir: CHI1211297W<u>3</u>	Casa Hogar In Lak Ech, I.A.P.		Asistencial
Dice: HPA120912ENA	Homeopatía en Pro de la Atención a Grupos Vulnerables, A.C.		Asistencial

Debe decir:		
HPA120913ENA	Homeopatía en Pro de la Atención a Grupos Vulnerables, A.C.	Asistencial
Dice:		
CPR080109RL5	Club Rotario PVR Sur, A.C.	Asistencial
Debe decir:		
CRP080109RL5	Club Rotario PVR Sur, A.C.	Asistencial
Dice:		
FAO121126IZ9	Fundación Andrea de Occidente, A.C.	Asistencial
Debe decir:		
FAO121126IZ9	Fundación Andrea de Occidente, A.C.	Asistencial
Dice:		
PNC1201212N5	Paulila y Niños en el Camino, A.C.	Asistencial
Debe decir:		
PNC1201313N5	Paulila y Niños en el Camino, A.C.	Asistencial
Dice:		
CNT0912114210	La Casa de los Niños de Tezonapa, A.C.	Asistencial
Debe decir:		
CNT0912114210	La Casa de los Niños de Tezonapa, A.C.	Asistencial
Dice:		
ATC1205130I61	AUPA Tocando Corazones, A.C.	Asistencial
Debe Decir:		
ATC120530I61	AUPA Tocando Corazones, A.C.	Asistencial

6. Cumplimiento de Sentencias

En cumplimiento a la resolución emitida por la Administración de lo Contencioso "6" de la Administración Central de lo Contencioso de la Administración General Jurídica en el Recurso de Revocación Núm. RR 008/2014 de 25 de abril de 2014:

1. Autorizaciones.

L. Organizaciones civiles y fideicomisos de desarrollo social (artículo 79, fracción XXV de la Ley del ISR)

RFC	Denominación Social
IVD121217BF1	Iknelia Visión Democrática, A.C.

Atentamente.

México, D. F., a 26 de septiembre de 2014.- El Jefe del Servicio de Administración Tributaria, **Aristóteles Núñez Sánchez**.- Rúbrica.

Modificación al Anexo 15 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014

Contenido	
Impuesto sobre Automóviles Nuevos	
A.	
B.	
C.	Código de Claves Vehiculares:
1.	Registradas.

C. Código de claves vehiculares**1. Registradas**

Clave	Empresa	01 :	Chrysler de México, S.A.
	Modelo	71 :	Dodge Challenger 2 puertas (importado)
0017105	Versión	05 :	Black Line, Sedán, automático, 3.6 lts., 6 cil.
0017106		06 :	SCAT Pack, Sedán, automático, 6.4 lts., 8 cil.
0017107		07 :	SRT, Sedán, automático, 6.2 lts., 8 cil.
	Modelo	73 :	Fiat 500 3 puertas (importado)
0017306	Versión	06 :	Fiat 500 L Trekking Crossover, aut., 1.4 lts., 4 cil.
	Modelo	82 :	Fiat 500 3 puertas (nacional)
0018220	Versión	20 :	Fiat 500 Abarth Hatchback, automático, 1.4 lts., 4 cil.
0018221		21 :	Fiat 500 Trendy Hatchback, manual, 1.4 lts., 4 cil.
0018222		22 :	Fiat 500 Trendy Hatchback, automático, 1.4 lts., 4 cil.
0018223		23 :	Fiat 500 Sport Turbo Hatchback, automático, 1.4 lts., 4 cil.
	Modelo	26 :	Mitsubishi L200 (importado)
1012607	Versión	07 :	Pick Up Cabina Doble, manual, 4 cil., 4x2, Caja larga, gasolina
	Modelo	34 :	Ram Promaster (nacional)
1013404	Versión	04 :	Ram Promaster 3500 Cutaway 4x2 aut., 3.6 lts., 6 cil., 2 ptas.
1013405		05 :	Ram Promaster 3500 Chasis Cabina 4x2 aut., 3.6 lts., 6 cil.
1013406		06 :	Ram Promaster 2500 Cutaway 4x2 aut., 3.6 lts., 6 cil.
1013407		07 :	Ram Promaster 2500 Chasis Cabina 4x2 aut., 3.6 lts., 6 cil.
Clave	Empresa	03 :	General Motors de México, S. de R. L. de C.V.
	Modelo	09 :	Cadillac (importado)
0030965	Versión	65 :	CTS Paq. "1SB" aut., 6 vel., motor 2.0 lts., Turbo, 4 cil., 272 HP
0030966		66 :	Escalade ESV, Paq. "P" aut., V8 WT, 6.2 lts., 420 HP, 8 vel., 8 cil.
0030967		67 :	Escalade SUV, Paq. "P" aut., V8 WT, 6.2 lts., 420 HP, 8 vel., 8 cil.
0030968		68 :	Escalade ESV, Paq. "E" aut., V8 WT, 6.2 lts., 420 HP, 8 vel., 8 cil.

	Modelo	10 :	Corvette (importado)
0031014	Versión	14 :	Paq. "3LT/1SD" Corvette Stingray Z51, aut., 6.2 lts., 8 cil, 8 vel., 460 HP
	Modelo	14 :	Buick
0031404	Versión	04 :	Regal Paq. "C o X" GS, aut., c/aire, motor 2.0 lts. DOHC Turbo SIDI, 4 cil., piel, 259 HP, 6 vel.
	Modelo	26 :	Chevrolet Express Van (importado)
0032611	Versión	11 :	Paq. "D/L" 8 pasajeros, aut., 6 vel., motor vortec, V8, 6.0 lts., 8 cil.
	Modelo	72 :	Chevrolet Tahoe (importado)
0037215	Versión	15 :	Paq. "Police 4x4/S" aut., motor 5.3 lts., 8 cil., 6 vel.
	Modelo	85 :	Chevrolet Cruze (importado)
0038501	Versión	01 :	Paq "1SM/B/LS" manual, 5 vel., c/aire
0038502		02 :	Paq "1SA/D/LS" aut., 6 vel., c/aire
0038504		04 :	Paq "F/K/LT" aut., 1.8 lts., c/aire, rines, piel, quemacocos
0038505		05 :	Paq. "1SF/1SG/L/N/LTZ" aut., motor 4 cil., turbo, 1.4 lts., 6 vel., c/aire, quemacocos
0038506		06 :	Paq. "1SJ/LT" manual, 6 vel., motor turbo, c/aire, quemacocos
	Modelo	20 :	Chevrolet Colorado (importado)
1032009	Versión	09 :	Paq. "1SQ-LT" Doble Cabina 4x2, aut., 6 vel., 3.6 lts., 6 cil., Radio/MP3/CD/USB/IPOD/BLUET, 236 HP y 273 HP., 4 ptas.
1032010		10 :	Paq. "1ST-LT" Doble Cabina 4x4, aut., 6 vel., 3.6 lts., 6 cil., Radio/MP3/USB/IPOD/BLUET, 236 HP y 273 HP., tela, 4 ptas.
1032011		11 :	Paq. "1SV-LTZ" Doble Cabina 4x4, aut., 6 vel., 3.6 lts., 6 cil., MyLink/Radio/MP3/USB/IPOD/BLUET, 236 HP y 273 HP., piel, 4 ptas.
	Modelo	23 :	Chevrolet Cheyenne (nacional)
1032314	Versión	14 :	Paq. "1SG" High Country Crew Cab, Pick Up, 4x4, 8 cil., aut., 8 vel., motor 6.2 lts.
	Modelo	27 :	Chevrolet Silverado (importado)
1032707	Versión	07 :	Paq. "1SF-LS" 1500, Cabina Regular, Pick Up, aut., 6 cil., 4.3 lts., 6 vel.
1032708		08 :	Paq. "1SA-LS" 2500, Cabina Regular 4x2, Pick Up, aut., 8 cil., 5.3 lts., 6 vel.
1032709		09 :	Paq. "1SB-LS" 2500, Cabina Regular 4x4, Pick Up, aut., 8 cil., 5.3 lts., 6 vel.
	Modelo	28 :	Chevrolet Cheyenne (importado)
1032807	Versión	07 :	Paq. "1SC-LT" Cabina Regular 4x2, Pick Up, aut., 8 cil., 5.3 lts., 6 vel.
1032808		08 :	Paq. "1SH-LT" Cabina Regular 4x4, Pick Up, aut., 8 cil., 5.3 lts., 6 vel.

	Modelo	29 :	Sierra (importado)
1032905	Versión	05 :	Paq. "F/SLE" Cabina Regular 4x4, aut., motor 5.3 lts., Radio CD/MP3/USB, A/C elect.
Clave	Empresa	04 :	Nissan Mexicana, S.A. de C.V.
	Modelo	61 :	Infiniti QX60
0046108	Versión	08 :	2.5 Híbrida T/CVT AWD
Clave	Empresa	05 :	Volkswagen de México, S.A. de C.V.
	Modelo	29 :	Porsche 5 puertas
0052920	Versión	20 :	Cayenne 3.0 lts., 245 HP, TDI, tracción integral, tiptronic, diésel
0052921		21 :	Cayenne S 3.0 lts., 420 HP, Biturbo, tracción integral, tiptronic, gasolina
0052922		22 :	Cayenne S E-Hybrid, 3.0 lts., 333 (+95) HP, Híbrido, tracción integral, tiptronic, gasolina
0052923		23 :	Cayenne Turbo, 4.8 lts., 520 HP, Biturbo, tracción integral, tiptronic, gasolina
	Modelo	38 :	Bentley 2 puertas
0053815	Versión	15 :	Continental GT V8 S, 4.0 lts., 521 HP, doble turbo, trans. aut. ZF, tracción integral
0053816		16 :	Continental GT V8 S Convertible, 4.0 lts., 521 HP, doble turbo, trans. aut. ZF, tracción integral
0053817		17 :	Continental GT Speed, 6.0 lts., 526 HP, doble turbo, trans. aut. ZF, tracción integral
0053818		18 :	Continental GTC Speed, 6.0 lts., 526 HP, doble turbo, trans. aut. ZF, tracción integral
	Modelo	39 :	Bentley 4 puertas
0053908	Versión	08 :	Flying Spur V8, 4.0 lts., 500 HP, doble turbo, aut., tracción integral
	Modelo	65 :	Jetta MK VI 4 puertas
0056514	Versión	14 :	Motor 2.0 lts., 115 HP, 5 vel., manual, gasolina
0056515		15 :	Motor 2.0 lts., 115 HP, 6 vel., tiptronic, gasolina
0056516		16 :	Trendline, motor 2.5 lts., 170 HP, manual, gasolina
0056517		17 :	Trendline, motor 2.5 lts., 170 HP, tiptronic, gasolina
0056518		18 :	Sportline, motor 2.5 lts., 170 HP, manual, gasolina
0056519		19 :	Sportline, motor 2.5 lts., 170 HP, tiptronic, gasolina
	Modelo	72 :	Marca Porsche 918 2 puertas
0057201	Versión	01 :	918 Spyder Hybrid 4.6 lts., 608 HP (+286 HP), PDK, gasolina
0057202		02 :	918 Spyder Hybrid Weissach Edition 4.6 lts., 608 HP (+286 HP), PDK, gasolina

	Modelo	73 :	Golf 5 puertas
0057301	Versión	01 :	Golf GTI, 2.0 lts., Turbo, 217 HP, DSG, gasolina
0057302		02 :	Golf Comfortline, 1.4 lts., Turbo, 138 HP, manual, gasolina
0057303		03 :	Golf Comfortline, 1.4 lts., Turbo, 138 HP, DSG, gasolina
0057304		04 :	Golf Highline, 1.4 lts., Turbo, 138 HP, DSG, gasolina
Clave	Empresa	06 :	Dina Camiones, S.A. de C.V.
	Modelo	13 :	Chasis Control Delantero marca DINA
2061302	Versión	02 :	364-160-70 Chasis plataforma control delantero, motor trasero, susp. mecánica, manual, diesel, 160 HP
2061303		03 :	555-230-70 Chasis plataforma semi-control delantero, motor delantero, susp. mecánica, manual, gas natural, 230 HP
2061304		04 :	554-250-72 Chasis plataforma control delantero, motor trasero, susp. neumática, manual, gas natural, 250 HP, 14,968 Kg. PBV
2061305		05 :	554-250-73 Chasis plataforma control delantero, motor trasero, susp. neumática, manual, gas natural, 250 HP, 17,690 Kg. PBV
2061306		06 :	654-280-73 Chasis plataforma control delantero, motor trasero, susp. neumática, trans. aut., diesel, 280 HP.
2061307		07 :	364-160-70 Chasis plataforma control delantero, motor trasero, susp. mecánica, manual, diesel, 158 HP.
Clave	Empresa	07 :	Renault México, S.A. de C.V.
	Modelo	24 :	Fluence 4 puertas
0072409	Versión	09 :	Authentique 2.0, T/A CVT
	Modelo	26 :	LOGAN 4 puertas
0072601	Versión	01 :	Authentique Sedán 1.6 lts., T/M
0072602		02.. :	Expression Sedán 1.6 lts., T/M
0072603		03.. :	Expression Sedán 1.6 lts., T/A
0072604		04.. :	Dynamique Sedán 1.6 lts., T/M
0072605		05.. :	Dynamique Sedán 1.6 lts., T/A
	Modelo	27 :	Clio 4 5 puertas
0072701	Versión	01 :	Clio RS 200 EDC, T/A, 4 cil.
Clave	Empresa	25 :	Honda de México, S.A. de C.V.
	Modelo	01 :	Accord 4 puertas
0250125	Versión	25.. :	Sport, T. Aut CVT, 4 cil., 2.4 lts., 189 HP, a/a, v/t

	Modelo	04 :	Acura 4 puertas
0250415	Versión	15 :	TLX Tech, T. Aut., doble embrague, 4 cil., 2.4 lts., 206 HP, a/a, v/p
0250416		16 :	TLX Advance, T. Aut., 6 cil., 3.5 lts., 290 HP, a/a, v/p
Clave	Empresa	26 :	BMW de México, S.A. de C.V.
	Modelo	05 :	Serie M, 2 puertas.
0260525	Versión	25 :	M4 Convertible automático
	Modelo	44 :	i8, 2 puertas
0264401	Versión	01 :	BMW i8 Híbrido automático
0264402		02 :	BMW i8 Pure Impulse Híbrido automático
0264403		03 :	BMW i8 Progressive Híbrido automático
0264404		04 :	BMW i8 Dynamic Híbrido automático
Clave	Empresa	28 :	Navistar México, S. de R.L. de C.V.
	Modelo	01 :	Chasis Cabina
2280119	Versión	19 :	7400 - DT570 - 310 HP
	Modelo	04 :	Chasis Cabina Tandem
2280415	Versión	15 :	7400 - DT570 - 310 HP
	Modelo	05 :	Tracto Camión
2280552	Versión	52 :	PROSTAR - CUMMINS ISX 15 - 600 HP
2280553		53 :	4400 - DT 570 - 310 HP
2280554		54 :	4400 - DT 466 - 260 HP
Clave	Empresa	32 :	Peugeot México, S.A. de C.V.
	Modelo	16 :	Partner 5 puertas
0321605	Versión	05 :	Partner Maxi TPMR, 5 vel., manual, motor 1.6. lts., 4 cil., Turbo, diésel
Clave	Empresa	49 :	Servicio Integral Automotor, S. de R. L. de C.V./Ford Motor Company, S.A. de C.V.
	Modelo	09 :	Pick-Up Lobo 4 puertas (importado)
1490937	Versión	37 :	Crew Cab Lobo XLT 4x4, motor 5.0 lts., V8, T/A, tela
1490938		38 :	Crew Cab Lobo Platinum 4x2, motor 3.5 lts., V6, T/A, piel
1490939		39 :	Crew Cab Lobo Platinum 4x4, motor 3.5 lts., V6, T/A, piel
	Modelo	13 :	Transit Van 3 puertas (importado)
1491305	Versión	05 :	Van MWB, 3.7 lts., T/A, 6 vel., tela, 6 cil.
	Modelo	14 :	F-150 4 puertas (importado)
1491409	Versión	09 :	Super Cab XL 4x2, motor 3.5 lts., V6, T/A, tela
1491410		10 :	Crew Cab XL 4x2, motor 3.5 lts., V6, T/A, tela
1491411		11 :	Crew Cab XL 4x4, motor 3.5 lts., V6, T/A, tela

	Modelo	15 :	F-150 2 puertas (importado)
1491508	Versión	08 :	Regular Cab XL 4x2, motor 3.5 lts., V6, T/A, tela
1491509		09 :	Regular Cab XL 4x4, motor 3.5 lts., V6, T/A, tela
Clave	Empresa	57 :	Suzuki Motor de México, S.A. de C.V.
	Modelo	04 :	Grand Vitara 5 puertas (importado)
0570411	Versión	11 :	Special Edition, aut., 4 vel., motor 2.4 lts., 4 cil.
Clave	Empresa	60 :	Isuzu Motors de México, S. de R. L.
	Modelo	01 :	Chasis Cabina
2600109	Versión	09 :	FORWARD 1100, motor diesel, 4 cil., 210 HP, manual, 14,200 Kg. PBV
2600110		10 :	FORWARD 1200, motor diesel, 6 cil., 240 HP, manual, 15,000 Kg. PBV
2600111		11 :	ELF 100, motor diesel, 4 cil., 106 HP, manual, 3,900 Kg. PBV
Clave	Empresa	69 :	Volvo Auto de México, S.A. de C.V.
	Modelo	07 :	Volvo S60 4 puertas (importado)
0690709	Versión	09 :	Volvo S60, Addition, Sedán, motor 2.0 lts., 4 cil., T/A
	Modelo	09 :	Volvo V40 4 puertas (importado)
0690908	Versión	08 :	Volvo V40, Momentum, Hatchback, motor 1.6 lts., 4 cil., T/A
0690909		09 :	Volvo V40, R-Design, Hatchback, motor 2.0 lts., 4 cil., T/A
0690910		10 :	Volvo V40, Cross Country Evolution, Hatchback, motor 2.0 lts., 4 cil., T/A
Clave	Empresa	74 :	ETXE DISEÑO, S. A. de C.V.
	Modelo	01 :	Vuhl 05
0740101	Versión	01 :	Deportivo, manual, 6 vel., 4 cil., gasolina
Clave	Empresa	98 :	Empresas ensambladoras e importadoras de camiones nuevos
	Modelo	04 :	Vehículo Marca Faster Allende
0980401	Versión	01:	Hatchback, manual 4x2, Dir. Mecánica/Hidráulica, 2 asientos, 4 cil.
0980402		02:	Hatchback, manual 4x2, Dir. Hidráulica, 2 asientos, 6 cil.
0980403		03:	Crew Cab, manual 4x2, Dir. Mecánica/Hidráulica, 4 asientos, 4 cil.
0980404		04:	Crew Cab, manual 4x2, Dir. Mecánica/Hidráulica, 4 asientos, 6 cil.
0980405		05:	Hurricane Crawler, manual 4x4, Dir. Hidráulica, 2 asientos, 4 cil.
0980406		06:	Hurricane Crawler, automática 4x4, Dir. Hidráulica, 2 asientos, 4 cil.
0980407		07:	Hurricane Crawler, manual 4x4, Dir. Hidráulica, 4 asientos, 4 cil.

0980408	08:	Hurricane Crawler, automática 4x4, Dir. Hidráulica, 4 asientos, 4 cil.
0980409	09:	Hurricane Crawler, manual 4x4, Dir. Hidráulica, 2 asientos, 6 cil.
0980410	10:	Hurricane Crawler, automática 4x4, Dir. Hidráulica, 2 asientos, 6 cil.
0980411	11:	Hurricane Crawler, manual 4x4, Dir. Hidráulica, 4 asientos, 6 cil.
0980412	12:	Hurricane Crawler, automática 4x4, Dir. Hidráulica, 4 asientos, 6 cil.
0980413	13:	Hurricane Crawler, manual 4x4, Dir. Hidráulica, 2 asientos, 8 cil.
0980414	14:	Hurricane Crawler, automática 4x4, Dir. Hidráulica, 2 asientos, 8 cil.
0980415	15:	Hurricane Crawler, manual 4x4, Dir. Hidráulica, 4 asientos, 8 cil.
0980416	16:	Hurricane Crawler, automática 4x4, Dir. Hidráulica, 4 asientos, 8 cil.

Modelo 86 : Autobús Marca Jac México

2988601	Versión	01 :	Autobús Control Delantero, manual, 6 vel., motor Cummins, diésel, 10,000 Kg. PBV
2988602		02 :	Autobús Control Trasero, manual, 6 vel., motor Cummins, diésel, 10,000 Kg. PBV
2988603		03 :	Autobús Control Delantero, manual, 6 vel., gas natural, 10,000 Kg. PBV
2988604		04 :	Autobús Control Trasero, manual, 6 vel., gas natural, 10,000 Kg. PBV
2988605		05 :	Autobús Control Delantero, manual, 6 vel., motor Cummins, diésel, 8,000 Kg. PBV

Modelo 87 : Autobús Marca DAEWOO

2988701	Versión	01 :	Autobús Foráneo 51 pasajeros, diésel, 16,300 Kg. PBV
2988702		02 :	Autobús Foráneo 29 pasajeros, diésel, 10,980 Kg. PBV
2988703		03 :	Autobús Foráneo 24 pasajeros, diésel, 6,333 Kg. PBV
2988704		04 :	Autobús Foráneo 40 pasajeros, diésel, 15,925 Kg. PBV
2988705		05 :	Autobús Urbano 38 pasajeros, gas natural comprimido, 12,613 Kg. PBV

Atentamente

México, D.F., a 26 de septiembre de 2014.- El Jefe del Servicio de Administración Tributaria, **Aristóteles Núñez Sánchez**.- Rúbrica.

Modificación al Anexo 17 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014**Contenido**

A.	
B.	Características técnicas, de seguridad y requerimientos de información del sistema de cómputo de los operadores y/o permisionarios.
C.	Requisitos que deben cumplir las personas que soliciten ante el SAT autorización como Proveedor de Servicio.
D.	Especificaciones técnicas del servicio que prestará el Proveedor de Servicio Autorizado, y características técnicas, de seguridad y requerimientos de información que deberán cumplir los sistemas del citado Proveedor.
E.	Del Organo Verificador.
F.	Operadores que presten el servicio de juegos con apuestas y sorteos a través de agencias.
G.	Información que deberá entregar el operador y/o permisionario.
H.	Información que deberá entregar el operador y/o permisionario que lleve a cabo sorteos o concursos transmitido por medios de comunicación masiva.
I.	Procedimiento que el SAT debe seguir para llevar a cabo la revocación de las autorizaciones conferidas para fungir como Proveedor de Servicio Autorizado o como Organo Verificador.

.....

B. Características técnicas, de seguridad y requerimientos de información del sistema de cómputo de los operadores y/o permisionarios.

Características técnicas del sistema de cómputo

Para los efectos del artículo 20, fracción II de la Ley del IEPS, el sistema de cómputo deberá:

1. a 10.

.....

Requerimientos de información del sistema de cómputo

.....

La información que se almacenará en el sistema de cómputo a que se refiere el artículo 20, fracción II de la Ley del IEPS, y que deberá estar a disposición del SAT en línea y tiempo real será la siguiente:

.....

Catálogos

Cada operador deberá entregar en la AGAFF del SAT, correspondiente a la jurisdicción donde se localiza su domicilio fiscal, dentro de los 30 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Anexo, los catálogos referentes a las Combinaciones, Tipos de Pago, las Sublíneas de Negocio y Establecimientos; conforme al esquema de datos de XML publicado en la página de Internet del SAT, codificado en UTF-8, lo anterior sin menoscabo de que si hubiere posteriores modificaciones a los mismos, por parte de los operadores y/o permisionarios se deberá presentar la actualización del catálogo correspondiente en la referida Unidad Administrativa, dentro de los 5 días naturales siguientes a aquel en que se realizó la actualización, con la siguiente información:

.....

C. Requisitos que deben cumplir las personas que soliciten ante el SAT autorización como Proveedor de Servicio

.....

1. a XI.

XII. En términos de la regla I.2.1.36., deberán presentar la opinión del cumplimiento de sus obligaciones fiscales expedida por el SAT.

XIII.

.....

El Organismo Verificador enviará mediante escrito a la ACNII que corresponda al domicilio fiscal del Prestador de Servicio, copia de la certificación que le hubiera realizado al Proveedor de Servicio Autorizado.

Cuando el Organismo Verificador, detecte el incumplimiento de alguna de las obligaciones del Proveedor de Servicio Autorizado de las contenidas en el presente Anexo, deberá emitir un dictamen técnico referente al hallazgo y presentarlo al SAT, a través de la ACNII, dentro de los 15 días hábiles siguientes a aquel en que se detectó el incumplimiento.

La autorización, revocación y pérdida de vigencia a que se refiere este Anexo, surtirán efectos a partir de la notificación del oficio de revocación.

.....

D. Especificaciones técnicas del servicio que prestará el Proveedor de Servicio Autorizado, y características técnicas, de seguridad y requerimientos de información que deberán cumplir los sistemas del citado Proveedor

.....

Catálogos

Cada operador deberá entregar en la AGAFF del SAT, correspondiente a la jurisdicción donde se localiza su domicilio fiscal, dentro de los 30 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Anexo, los catálogos referentes a las Combinaciones, Tipos de Pago, las Sublíneas de Negocio y Establecimientos; conforme al esquema de datos de XML publicado en la página de Internet del SAT de acuerdo a una estructura en archivo de datos codificado en UTF-8, con la siguiente información.

.....

E. Del Organismo Verificador

.....

F. Operadores que presten el servicio de juegos con apuestas y sorteos a través de agencias

.....

Catálogos

Cada operador deberá entregar en la AGAFF del SAT, correspondiente a la jurisdicción donde se localiza su domicilio fiscal, dentro de los 30 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Anexo, los catálogos referentes a las Combinaciones, Tipos de Pago, las Sublíneas de Negocio y Agencias; conforme al esquema de datos de XML publicado en la página de Internet del SAT, codificado en UTF-8, lo anterior sin menoscabo de que si hubiere posteriores modificaciones a los mismos, por parte de los operadores y/o

permisionarios se deberá presentar la actualización del catálogo correspondiente en la referida Unidad Administrativa, dentro de los 5 días naturales siguientes a aquel en que se realizó la actualización, con la siguiente información:

.....

G. Información que deberá entregar el operador y/o permisionario

.....

H. Información que deberá entregar el operador y/o permisionario que lleve a cabo sorteos o concursos transmitidos por medios de comunicación masiva

.....

Asimismo, los operadores y/o permisionarios que opten por lo establecido en la regla 1.5.2.5., segundo párrafo, deberán entregar, dentro de los 10 días naturales siguientes del mes que se reporta, en la AGAFF del SAT correspondiente a la jurisdicción donde se localiza su domicilio fiscal, los campos por cada sorteo o concurso efectuado, conforme al esquema de datos de XML publicado en la página de Internet del SAT, codificado en UTF-8, o modificaciones respectivas. Dichos campos se refieren a la información siguiente:

.....

I. Procedimiento que el SAT debe seguir para llevar a cabo la revocación de las autorizaciones conferidas para fungir como Proveedor de Servicio Autorizado o como Órgano Verificador

.....

Tratándose de los proveedores de servicio autorizados, la revocación de la autorización procederá, cuando:

a) a f)

g) No reciba la certificación por parte del órgano verificador a que se refiere el Apartado C, del presente Anexo o se haga del conocimiento de la Autoridad Fiscal por parte del citado órgano que se actualiza en alguna de los incisos señalados en este Apartado.

h) a n)

Por su parte, tratándose de los órganos verificadores, la revocación de la autorización procederá, cuando:

a) a d)

e) Emita al proveedor de servicio autorizado un certificado incorrecto, es decir que derivado del ejercicio de facultades de comprobación de las autoridades fiscales o a requerimiento de la autoridad fiscal, detecten que el órgano verificador emitió la certificación al proveedor de servicio autorizado sin cumplir con los requisitos a través de los cuales obtuvo su calidad de proveedor.

f) a h)

Atentamente.

México, D. F., a 26 de septiembre de 2014.- El Jefe del Servicio de Administración Tributaria, **Aristóteles Núñez Sánchez**.- Rúbrica.

SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 30-73-47 hectáreas de agostadero de uso común y de riego, temporal y agostadero de uso parcelado, de terrenos del ejido La Escondida, Municipio de Tepic, Nay.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ENRIQUE PEÑA NIETO, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafo segundo, de la propia Constitución; 13, 36 y 41 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 93, fracción VII, y 94 de la Ley Agraria, y

RESULTANDO

PRIMERO.- Que por oficio número 1.2.302 18849 de fecha 30 de noviembre de 2011, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solicitó a la Secretaría de la Reforma Agraria, hoy Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la expropiación de 31-41-82.738 hectáreas, de terrenos pertenecientes al ejido denominado "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, para destinarlos a la construcción del Libramiento Tepic, conforme a lo establecido en el artículo 93, fracción VII, de la Ley Agraria, y se comprometió a pagar la indemnización correspondiente en términos de Ley.

SEGUNDO.- Que el expediente fue registrado con el número 13558. Los integrantes del Comisariado Ejidal, ejidatarios y posesionario afectados fueron notificados de la instauración del procedimiento expropiatorio, el primero, mediante cédula de notificación sin número, de fecha 18 de julio de 2012, recibida el 19 del mismo mes y año, y dichos ejidatarios y posesionario, mediante cédulas de notificación sin número, todas de fecha 26 de julio de 2012, recibidas los días 26 y 27 del mismo mes y año, sin que los afectados hayan manifestado inconformidad al respecto.

Iniciado el procedimiento relativo a los trabajos técnicos e informativos, se comprobó que existe una superficie real por expropiar de 30-73-47 hectáreas, de las cuales 0-84-12 hectárea, son terrenos de agostadero de uso común; y 29-89-35 hectáreas, de uso parcelado, de las cuales 11-86-59 hectáreas son de riego, 15-12-66 hectáreas de temporal y 2-90-10 hectáreas, de agostadero, resultando afectadas las parcelas siguientes:

No	NOMBRE	PARCELA	CALIDAD		
			RIEGO	TEMPORAL	AGOSTADERO
1.	FELICITAS VILLALOBOS ANDRACA	35	0-88-78		
2.	SERGIO VILLALOBOS ANDRACA	40	0-30-12		
3.	BARVARITO AYÓN ESQUEDA	41 y 115	1-31-28		
4.	PARCELA ESCOLAR	42 y 45	0-80-28		
5.	FELICIANO MARTÍNEZ	46	0-18-22		
		76		2-21-41	
6.	PABLO MURILLO LÓPEZ	47	1-10-84		
7.	RICARDO RAMOS MARTÍNEZ	48	1-11-65		
8.	CATARINO MIRAMONTES HERNÁNDEZ	49	0-93-30		
9.	SILVINA BALLESTEROS CARILLO	50	0-25-07		
		77		1-31-75	
10.	NICOLÁS MONTES MUÑIZ	72		0-05-60	
11.	DANIEL RUVALCABA MURILLO	73	1-03-85		
12.	JORGE ORTIZ GUERRERO	74		0-76-75	
13.	JUAN VEGA RODRÍGUEZ (FINADO)	75 y 136		0-86-44	
14.	RAÚL TARANGO PORTILLO	78 y 79		1-03-94	
		122	0-88-55		
15.	NICOLÁS RUVALCABA MENCÍAS	84		0-19-22	
16.	JOSÉ RODARTE GONZÁLEZ	90		2-04-65	
17.	MAURICIO VILLALOBOS FERÍA	91 y 101		1-64-01	

18.	VALENTÍN MONTES MUÑÍZ	96		0-01-13	
19.	ROBERTO ANTONIO MIRAMONTES ZAVALA	97		1-15-45	
20.	GILBERTO ARNULFO RAMOS PÉREZ	102			1-39-82
21.	GABRIEL MURILLO LÓPEZ	110 y 126	1-57-44		
22.	MARCELO GUZMÁN RAMOS	117		1-22-67	
23.	SALVADOR RUÍZ GUTIÉRREZ	119		0-21-96	
		125	0-02-10		
24.	J. GUADALUPE MIRAMONTES OLAGUE	121	0-03-39		
25.	GILBERTO MURILLO BAUTISTA	127		<u>2-37-68</u>	
26.	LEOPOLDO BAÑUELOS PALOMAR	131	0-32-22		
27.	IGNACIA FERREL	132	1-09-94		
28.	FILIBERTO MIRAMONTES VILLALOBOS	196			<u>1-50-28</u>
29.	JOSÉ ALONSO RIVERA TIZNADO (POSESIONARIO)	220	<u>0-00-06</u>		
USO PARCELADO			11-86-59	15-12-66	2-90-10
USO COMÚN					0-84-12
SUBTOTAL			11-86-59	15-12-66	3-74-22
TOTAL			30-73-47		

TERCERO.- Que la superficie que se expropia se encuentra ocupada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el Libramiento Tepic, por tanto, la citada superficie no es susceptible de labores agrícolas, por lo que resulta procedente tramitar el presente instrumento, a fin de regularizar la situación jurídica imperante y, en consecuencia, el núcleo agrario, ejidatarios y posesionario afectados, se encuentren en aptitud de recibir el pago de la indemnización correspondiente.

CUARTO.- Que terminados los trabajos técnicos e informativos mencionados en el resultando segundo y analizadas las constancias existentes en el expediente de que se trata, se verificó que por Resolución Presidencial de fecha 4 de noviembre de 1936, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de enero de 1937, ejecutada el 1 de mayo del mismo año, se concedió por concepto de dotación de tierras para constituir el ejido denominado "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 1,153-00-00 hectáreas, para beneficiar a 80 campesinos capacitados en materia agraria; por Resolución Presidencial de fecha 18 de diciembre de 1967, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de marzo de 1968 y ejecutada el 19 de febrero de 1969, se concedió por concepto de ampliación de ejido al núcleo agrario denominado "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 105-00-00 hectáreas, para beneficiar a 41 campesinos capacitados; por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 8 de febrero de 1993, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de febrero del mismo año, se expropió al ejido denominado "LA ESCONDIDA" Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 6-79-29.09 hectáreas, a favor del H. Ayuntamiento para destinarse a la construcción de una planta de tratamiento de aguas negras residuales de la Ciudad de Tepic.

QUINTO.- Que por acuerdo de Asamblea de Ejidatarios de fecha 26 de octubre de 2000, se determinó la delimitación, asignación y destino de las tierras del ejido denominado "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit.

SEXTO.- Que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales determinó el monto de la indemnización, mediante avalúo con número genérico G-01381-ZNA y secuencial 01-13-670 de fecha 18 de octubre de 2013, con vigencia de un año contado a partir de la fecha de su emisión, en el cual se consideró el valor comercial que prescribe el artículo 94 de la Ley Agraria, y le asignó como valor unitario para los terrenos de riego con influencia urbana el de \$373,333.00 (TRESCIENTOS SETENTA Y TRES MIL, TRESCIENTOS TREINTA Y TRES PESOS 00/100 M.N.) por hectárea, por lo que el monto de la indemnización a cubrir por la superficie de 11-86-59 hectáreas es de \$4'429,932.04 (CUATRO MILLONES, CUATROCIENTOS VEINTINUEVE MIL, NOVECIENTOS TREINTA Y DOS PESOS 04/100 M.N.); para los terrenos de temporal con influencia urbana el de \$259,200.00 (DOSCIENOS CINCUENTA Y NUEVE MIL, DOSCIENOS PESOS 00/100 M.N.) por hectárea, por lo que el monto de la indemnización a cubrir por la superficie de 15-12-66 hectáreas es de \$3'920,814.72 (TRES MILLONES, NOVECIENTOS VEINTE MIL, OCHOCIENTOS

CATORCE PESOS 72/100 M.N.), y para los terrenos de agostadero con influencia urbana el de \$108,000.00 (CIENTO OCHO MIL, PESOS 00/100 M.N.) por hectárea, por lo que el monto de la indemnización a cubrir por la superficie de 3-74-22 hectáreas es de \$404,157.60 (CUATROCIENTOS CUATRO MIL, CIENTO CINCUENTA Y SIETE PESOS 60/100 M.N.), dando un total por concepto de indemnización por la superficie de 30-73-47 hectáreas a expropiar, la cantidad de \$8'754,904.00 (OCHO MILLONES, SETECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL, NOVECIENTOS CUATRO PESOS 00/100 M.N.).

SÉPTIMO.- Que existe en las constancias la opinión de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de fecha 13 de noviembre de 2013, emitida a través de la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de Atención a Zonas de Riesgo, en la cual se consideró procedente la expropiación; así como el dictamen de fecha 21 de enero de 2014, emitido a través de la Dirección General de la Propiedad Rural de dicha Secretaría, relativo a la legal integración del expediente sobre la solicitud de expropiación.

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que no obstante que la presente expropiación fue solicitada originalmente a la Secretaría de la Reforma Agraria, con motivo de las reformas y adiciones realizadas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante Decreto de fecha 26 de diciembre de 2012, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 2013, la facultad para llevar a cabo el procedimiento expropiatorio corresponde a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de conformidad con lo previsto por el artículo 41 de la citada Ley.

SEGUNDO.- Que en el presente caso se cumplió con el procedimiento establecido en el artículo 94 de la Ley Agraria, y se otorgó la garantía de audiencia previa al ejido "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, así como a los ejidatarios y posesionario, como consta en las notificaciones que fueron formuladas al Comisariado Ejidal, y a dichos ejidatarios y posesionario afectados, sin que en el caso hayan manifestado inconformidad con el procedimiento expropiatorio materia del presente Decreto.

TERCERO.- Que el Libramiento Tepic será parte integrante de una vía general de comunicación que contribuirá a la modernización de la zona suburbana de la Ciudad de Tepic; mejorará el enlace vial con la carretera federal 15 en el tramo Guadalajara-Mazatlán y con el tramo de la autopista Guadalajara-Crucero de San Blas, cuya finalidad principal será retirar de la zona conurbada de Tepic el tránsito de vehículos de largo itinerario de carga y transporte de materiales peligrosos que transitan del norte y occidente de la república al suroeste del Estado de Nayarit; disminuirá el deterioro y mantenimiento constante de las calles y avenidas, lo cual coadyuvará al abatimiento de los índices de contaminación ambiental y accidentes de las comunidades aledañas, así como a reducir el tiempo de recorrido del tránsito del turismo hacia la costa nayarita, y fomentará el desarrollo social y económico de sus centros urbanos y rurales situados en la costa del Estado.

CUARTO.- Que de las constancias existentes en el expediente integrado con motivo de la solicitud de expropiación que obra en la Dirección General de la Propiedad Rural de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, resulta que se cumple con la causa de utilidad pública, consistente en la construcción de carreteras y demás obras que faciliten el transporte, por lo que es procedente que se decrete la expropiación solicitada, por apegarse a lo que establecen los artículos 27, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 93 fracción VII, y 94 de la Ley Agraria y demás disposiciones aplicables del Título Tercero del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural.

Esta expropiación que comprende la superficie de 30-73-47 hectáreas, pertenecientes al ejido "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, de las cuales 0-84-12 hectárea, es de agostadero de uso común; y 29-89-35 hectáreas, de uso parcelado de las cuales 11-86-59 hectáreas son de riego y 15-12-66 hectáreas de temporal y 2-90-10 hectáreas, de agostadero, será a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará al Libramiento Tepic, debiéndose cubrir por la citada dependencia la cantidad de \$8'754,904.00 (OCHO MILLONES, SETECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL, NOVECIENTOS CUATRO PESOS 00/100 M.N.) por concepto de indemnización, sustentada en avalúo con número genérico G-01381-ZNA y secuencial 01-13-670 de fecha 18 de octubre de 2013, emitido por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, la cual se pagará a favor del ejido de referencia o a quien acredite tener derecho a ésta por los terrenos de uso común, y las parcelas 42 y 45 que el mismo tiene asignadas, a los ejidatarios afectados en la proporción que corresponda por los de uso parcelado, así como a quienes acrediten la titularidad de los derechos sobre las parcelas 75, 136 y 220, del citado ejido, en términos del resultando sexto del presente Decreto.

Por lo expuesto y con fundamento en los artículos constitucionales y legales antes citados, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

PRIMERO.- Se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 30-73-47 hectáreas, (TREINTA HECTÁREAS, SETENTA Y TRES ÁREAS, CUARENTA Y SIETE CENTIÁREAS) pertenecientes al ejido "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, de las cuales 0-84-12 hectárea, (OCHENTA Y CUATRO ÁREAS, DOCE CENTIÁREAS) es de agostadero de uso común; y 29-89-35 hectáreas, (VEINTINUEVE HECTÁREAS, OCHENTA Y NUEVE ÁREAS, TREINTA Y CINCO CENTIÁREAS) de uso parcelado de las cuales, 11-86-59 hectáreas, (ONCE HECTÁREAS, OCHENTA Y SEIS ÁREAS, CINCUENTA Y NUEVE CENTIÁREAS) son de riego, 15-12-66 hectáreas, (QUINCE HECTÁREAS, DOCE ÁREAS, SESENTA Y SEIS CENTIÁREAS) de temporal y 2-90-10 hectáreas, (DOS HECTÁREAS, NOVENTA ÁREAS, DIEZ CENTIÁREAS) de agostadero, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará al Libramiento Tepic.

La superficie que se expropia es la señalada en el plano aprobado por la Secretaría de la Reforma Agraria, hoy Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, mismo que se encuentra a disposición de los interesados en la Dirección General de la Propiedad Rural.

SEGUNDO.- Queda a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pagar por concepto de indemnización por la superficie que se expropia, la cantidad de \$8'754,904.00 (OCHO MILLONES, SETECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL, NOVECIENTOS CUATRO PESOS 00/100 M.N.), suma que pagará en términos de los artículos 94 y 96 de la Ley Agraria, y 77 del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, en la inteligencia de que los bienes objeto de la expropiación, solo podrán ser ocupados de manera definitiva, mediante el pago que efectúe al ejido afectado o a quien acredite tener derecho a ésta por los terrenos de uso común y las parcelas 42 y 45 que el mismo tiene asignadas, a los ejidatarios afectados en la proporción que corresponda por los de uso parcelado, así como a quien acredite los derechos sobre las parcelas 75, 136 y 220, o depósito que hará de preferencia en el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal o, en su defecto, establecerá garantía suficiente.

El Fideicomiso mencionado cuidará el exacto cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 97 de la Ley Agraria y, en caso de que la superficie expropiada sea destinada a un fin distinto, o si transcurrido un plazo de cinco años no se ha cumplido con la causa de utilidad pública, ejercitará las acciones necesarias para reclamar la reversión parcial o total, según corresponda, de los bienes expropiados. Obtenida la reversión, el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal ejercitará las acciones legales necesarias para que opere la incorporación de dichos bienes a su patrimonio.

TERCERO.- La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 94, último párrafo, de la Ley Agraria y 85 de su Reglamento en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación, solo procederá a su ejecución cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes haya acreditado el pago o depósito de la indemnización señalada en el resolutivo que antecede; la inobservancia de esta disposición será motivo de sujeción a lo establecido en el Título Segundo de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

CUARTO.- Publíquese en el Diario Oficial de la Federación e inscribáse el presente Decreto por el que se expropien terrenos del ejido "LA ESCONDIDA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, en el Registro Agrario Nacional, en el Registro Público de la Propiedad Federal y en el Registro Público de la Propiedad estatal o municipal que corresponda, notifíquese y ejecútese.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a quince de octubre de dos mil cuatro.- **Enrique Peña Nieto.**- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza.**- Rúbrica.- El Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, **Jorge Carlos Ramírez Marín.**- Rúbrica.

DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 19-65-87 hectáreas de agostadero de uso común, y de riego y agostadero de uso parcelado, de terrenos del ejido Acaponetilla, Municipio de Santiago Ixcuintla, Nay.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ENRIQUE PEÑA NIETO, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafo segundo, de la propia Constitución; 13, 36 y 41 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 93, fracción VII, y 94 de la Ley Agraria, y

RESULTANDO

PRIMERO.- Que por oficio número 102.301.-A 06935 de fecha 23 de junio del 2003, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solicitó a la Secretaría de la Reforma Agraria, hoy Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la expropiación de 20-36-42.87 hectáreas, de terrenos pertenecientes al ejido denominado "ACAPONETILLA", Municipio de Santiago Ixcuintla, Estado de Nayarit, para destinarlos a la construcción de la carretera Tepic-Mazatlán, tramo Entronque Crucero de San Blas-Límite de Estados de Nayarit-Sinaloa, conforme a lo establecido en el artículo 93, fracción VII, Ley Agraria, y se comprometió a pagar la indemnización correspondiente en términos de Ley.

SEGUNDO.- Que el expediente fue registrado con el número 12963. Los integrantes del Comisariado Ejidal y la ejidataria Griselda López López, fueron notificados de la instauración del procedimiento expropiatorio, mediante cédulas de notificación sin número de fecha 27 de junio de 2012, recibidas el mismo día, y a los demás ejidatarios afectados, mediante oficios con números 00886, 00887, 00888, 00890, 00891, 00892, 00893, 00894, 00896 y 00898 todos de fecha 13 julio de 2010, recibidos el mismo día, sin que hayan manifestado inconformidad al respecto.

Iniciado el procedimiento relativo a los trabajos técnicos e informativos, se comprobó que existe una superficie real por expropiar de 19-65-87 hectáreas, de las que 0-40-07 hectárea son terrenos de agostadero de uso común, y 19-25-80 hectáreas de uso parcelado, de las que 2-47-34 hectáreas son de riego y 16-78-46 hectáreas son de agostadero de uso parcelado, de las que resultan afectadas las parcelas siguientes:

No.	NOMBRE	PARCELA No.	CALIDAD Y SUPERFICIE EN HECTÁREAS.	
			RIEGO	AGOSTADERO
1.	FERNANDO BRAMBILA BARAJAS	124	0-00-89	
2.	GRISELDA LÓPEZ LÓPEZ	125	1-70-74	
3.	JOSÉ CRUZ CONDE SOLÍS	131	0-75-71	
4.	FAUSTO SÁNCHEZ MONROY	238		1-20-73
5.	JESÚS GUERRERO ABRAJAN	239		1-22-45
6.	FRANCISCO JAVIER BRAMBILA VERA	248		0-96-16
7.	REFUGIO RODRÍGUEZ (FINADO)	249		2-14-81
8.	FLORENTINA GUERRERO REYES	258		1-21-47
9.	EDILBERTO GUERRA GUERRERO	259 y 282		3-29-05
10	MARÍA DE JESÚS MÁRQUEZ SOLÓRZANO	269		1-34-69
11.	ARMANDO BRAMBILA LUNA	270 y 283		3-60-64
12.	IGNACIO CONDE CÁRDENAS (FINADO)	296		1-11-60
13.	ANTONIO GÓMEZ MARTÍNEZ	310		0-66-86
USO PARCELADO			2-47-34	16-78-46
USO COMÚN				0-40-07
TOTAL 19-65-87				

TERCERO.- Que la superficie que se expropia se encuentra ocupada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con la carretera Tepic-Mazatlán, tramo Entronque Crucero de San Blas-Límite de Estados de Nayarit-Sinaloa, por tanto, la citada superficie no es susceptible de labores agrícolas, por lo que resulta procedente tramitar el presente instrumento, a fin de regularizar la situación jurídica imperante y, en consecuencia, el núcleo agrario y ejidatarios afectados se encuentren en aptitud de recibir el pago de la indemnización correspondiente.

CUARTO.- Que terminados los trabajos técnicos e informativos mencionados en el resultando segundo y analizadas las constancias existentes en el expediente de que se trata, se verificó que por Resolución Presidencial de fecha 3 de junio de 1936, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de julio y ejecutada el 31 de diciembre del mismo año, se concedió por concepto de dotación de tierras para constituir el ejido denominado "ACAPONETILLA", Municipio de Santiago Ixcuintla, Estado de Nayarit, una superficie de 495-00-00 hectáreas, para beneficiar a 32 campesinos capacitados en materia agraria, más la parcela escolar; y por sentencia del Tribunal Superior Agrario de fecha 27 de abril de 1993, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio del mismo año y ejecutada el 23 de abril de 1999, se concedió por concepto de ampliación de ejido al núcleo agrario denominado "ACAPONETILLA", Municipio de Santiago Ixcuintla, Estado de Nayarit, una superficie de 1,366-40-00 hectáreas, para beneficiar a 102 campesinos capacitados en materia agraria.

QUINTO.- Que por acuerdos de Asamblea de Ejidatarios de fechas 14 de noviembre de 1995 y 8 de septiembre del 2002, se determinó la delimitación, asignación y destino de las tierras del ejido denominado "ACAPONETILLA", Municipio de Santiago Ixcuintla, Estado de Nayarit.

SEXTO.- Que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales determinó el monto de la indemnización, mediante avalúo con número genérico G-01512-ZNA y secuencial 01-13-687 de fecha 18 de octubre de 2013, con vigencia de un año contado a partir de la fecha de su emisión, en el cual se consideró el valor comercial que prescribe el artículo 94 de la Ley Agraria, y le asignó como valor unitario para los terrenos de riego el de \$84,551.00 (OCHENTA Y CUATRO MIL, QUINIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS 00/100 M.N.) por hectárea, por lo que el monto a cubrir por las 2-47-34 hectáreas, es de \$209,128.44 (DOSCIENTOS NUEVE MIL, CIENTO VEINTIOCHO PESOS 44/100 M.N.) y el de \$46,179.00 (CUARENTA Y SEIS MIL, CIENTO SETENTA Y NUEVE PESOS 00/100 M.N.) por hectárea, para los terrenos de agostadero, por lo que el monto de la indemnización a cubrir por las 17-18-53 hectáreas, es de \$793,599.96 (SETECIENTOS NOVENTA Y TRES MIL, QUINIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS 96/100 M.N.), dando un total por concepto de indemnización por la superficie de 19-65-87 hectáreas a expropiar de \$1'002,728.00 (UN MILLÓN, DOS MIL, SETECIENTOS VEINTIOCHO PESOS 00/100 M.N.)

SÉPTIMO.- Que existe en las constancias la opinión de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de fecha 9 de diciembre de 2013, emitida por la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de Atención a Zonas de Riesgo, en la cual se consideró procedente la expropiación; así como el dictamen de fecha 29 de enero de 2014, emitido a través de la Dirección General de la Propiedad Rural de dicha Secretaría, relativo a la legal integración del expediente sobre la solicitud de expropiación; y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que no obstante que la presente expropiación fue solicitada originalmente a la Secretaría de la Reforma Agraria, con motivo de las reformas y adiciones realizadas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante Decreto de fecha 26 de diciembre de 2012, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 2013, la facultad para llevar a cabo el procedimiento expropiatorio corresponde a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de conformidad con lo previsto por el artículo 41 de la citada Ley.

SEGUNDO.- Que en el presente caso se cumplió con el procedimiento establecido en el artículo 94 de la Ley Agraria, y se otorgó la garantía de audiencia previa al ejido "ACAPONETILLA", Municipio de Santiago Ixcuintla, Estado de Nayarit, como consta en las notificaciones que fueron formuladas al Comisariado Ejidal y ejidatarios afectados, sin que en el caso hayan manifestado inconformidad con el procedimiento expropiatorio materia del presente Decreto.

TERCERO.- Que la carretera Tepic-Mazatlán, tramo Entronque Crucero de San Blas-Límite de Estados Nayarit-Sinaloa, será una vía general de comunicación que abarcará diversas regiones del país; la construcción de esta ruta disminuirá distancia y tiempo de recorrido entre las Ciudades de Tepic, Nayarit y Mazatlán, Sinaloa, formando parte de la carretera Guadalajara-Nogales, la cual constituirá un enlace importante en el noroeste del territorio; la ejecución de dicha obra servirá como vía para el desarrollo y mejoramiento del nivel de vida de los habitantes de la región, comunicando eficientemente a las poblaciones y comunidades de la zona, mejorará las actividades socioeconómicas a nivel regional, estatal y nacional, disminuirá los costos de operación vehicular; y aumentará la seguridad del turismo nacional y extranjero de los estados mencionados.

CUARTO.- Que de las constancias existentes en el expediente integrado con motivo de la solicitud de expropiación que obra en la Dirección General de la Propiedad Rural de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, resulta que se cumple con la causa de utilidad pública, consistente en la construcción de carreteras y demás obras que faciliten el transporte, por lo que es procedente que se decrete la expropiación solicitada, por apegarse a lo que establecen los artículos 27, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 93, fracción VII, y 94 de la Ley Agraria y demás disposiciones aplicables del Título Tercero del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural.

Esta expropiación que comprende la superficie de 19-65-87 hectáreas, de la cual 0-40-07 hectárea son terrenos de agostadero de uso común, y 19-25-80 hectáreas de uso parcelado, de la cual 2-47-34 hectáreas son de riego y 16-78-46 hectáreas de agostadero de uso parcelado, pertenecientes al ejido "ACAPONETILLA", Municipio de Santiago Ixcuintla, Estado de Nayarit, será a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará a la carretera Tepic-Mazatlán, tramo Entronque Crucero de San Blas-Límite de Estados de Nayarit-Sinaloa, debiéndose cubrir por la citada dependencia la cantidad de \$1'002,728.00 (UN MILLÓN, DOS MIL, SETECIENTOS VEINTIOCHO PESOS 00/100 M.N.) por concepto de indemnización, sustentada en avalúo con número genérico G-01512-ZNA y secuencial 01-13-687 de fecha 18 de octubre de 2013, emitido por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, la cual se pagará en favor del ejido de referencia o a quien acredite tener derecho a esta por los terrenos de uso común, y a los ejidatarios afectados en la proporción que corresponda por los de uso parcelado, así como a quien acredite la titularidad de los derechos sobre las parcelas número 249 y 296 en términos del resultando sexto del presente Decreto.

Por lo expuesto y con fundamento en los artículos constitucionales y legales antes citados, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

PRIMERO.- Se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 19-65-87 hectáreas (DIECINUEVE HECTÁREAS, SESENTA Y CINCO ÁREAS, OCHENTA Y SIETE CENTIÁREAS) de las cuales 0-40-07 hectárea (CUARENTA ÁREAS, SIETE CENTIÁREAS) son terrenos de agostadero de uso común y 19-25-80 de uso parcelado, de la cual 2-47-34 hectáreas (DOS HECTÁREAS, CUARENTA Y SIETE ÁREAS, TREINTA Y CUATRO CENTIÁREAS) son de riego y 16-78-46 hectáreas (DIECISEIS HECTÁREAS, SETENTA Y OCHO ÁREAS, CUARENTA Y SEIS CENTIÁREAS) de agostadero de uso parcelado, del ejido "ACAPONETILLA", Estado de Nayarit, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará a la carretera Tepic-Mazatlán, tramo Entronque Crucero de San Blas-Límite de Estados de Nayarit-Sinaloa.

La superficie que se expropia es la señalada en el plano aprobado por la Secretaría de la Reforma Agraria, hoy Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, mismo que se encuentra a disposición de los interesados en la Dirección General de la Propiedad Rural.

SEGUNDO.- Queda a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pagar por concepto de indemnización por la superficie que se expropia, la cantidad de \$ 1'002,728.00 (UN MILLÓN, DOS MIL, SETECIENTOS VEINTIOCHO PESOS 00/100 M.N.), suma que pagará en términos de los artículos 94 y 96 de la Ley Agraria, y 77 del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, en la inteligencia de que los bienes objeto de la expropiación, sólo podrán ser ocupados de manera definitiva, mediante el pago que efectúe al ejido afectado o a quien acredite tener derecho a éste por los terrenos de uso común, y a los ejidatarios afectados en la proporción que corresponda por los de uso parcelado, así como a quien acredite la titularidad de los derechos sobre las parcelas 249 y 296, o depósito que hará de preferencia en el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal o en su defecto, establecerá garantía suficiente.

El Fideicomiso mencionado cuidará el exacto cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 97 de la Ley Agraria y, en caso de que la superficie expropiada sea destinada a un fin distinto, o si transcurrido un plazo de cinco años no se ha cumplido con la causa de utilidad pública, ejercerá las acciones necesarias para reclamar la reversión parcial o total, según corresponda, de los bienes expropiados. Obtenida la reversión, el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal ejercerá las acciones legales necesarias para que opere la incorporación de dichos bienes a su patrimonio.

TERCERO.- La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 94, último párrafo, de la Ley Agraria y 85 de su Reglamento en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación, sólo procederá a su ejecución cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, haya acreditado el pago o depósito de la indemnización señalada en el resolutivo que antecede; la inobservancia de esta disposición será motivo de sujeción a lo establecido en el Título Segundo de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

CUARTO.- Publíquese en el Diario Oficial de la Federación e inscribáse el presente Decreto por el que se expropian terrenos del ejido "ACAPONETILLA", Municipio de Santiago Ixcuintla, Estado de Nayarit, en el Registro Agrario Nacional, en el Registro Público de la Propiedad Federal y en el Registro Público de la Propiedad estatal o municipal correspondiente, notifíquese y ejecútase.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a quince de octubre de dos mil catorce.- **Enrique Peña Nieto.-** Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza.-** Rúbrica.- El Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, **Jorge Carlos Ramírez Marín.-** Rúbrica.

DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 15-69-40 hectáreas de agostadero de uso común y temporal de uso parcelado, de terrenos del ejido Camichín de Jauja, Municipio de Tepic, Nay.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ENRIQUE PEÑA NIETO, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafo segundo, de la propia Constitución; 13, 36 y 41 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 93, fracción VII, y 94 de la Ley Agraria, y

RESULTANDO

PRIMERO.- Que por oficio número 1.2.302 18840 de fecha 30 de noviembre de 2011, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solicitó a la Secretaría de la Reforma Agraria, hoy Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la expropiación de 19-57-84.75 hectáreas, de terrenos pertenecientes al ejido denominado "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, para destinarlos a la construcción del Libramiento Tepic, conforme a lo establecido en el artículo 93, fracción VII, de la Ley Agraria, y se comprometió a pagar la indemnización correspondiente en términos de Ley.

SEGUNDO.- Que el expediente fue registrado con el número 13555. Los integrantes del Comisariado Ejidal, ejidatarios y posesionarios afectados fueron notificados de la instauración del procedimiento expropiatorio, mediante cédulas sin número todas de fecha 1 de marzo de 2012, recibidas el mismo día, sin que hayan manifestado inconformidad al respecto; y por edictos al titular de la parcela 541 de fecha 15 de marzo de 2012, publicados en el periódico "Enfoque", los días 16, 17, y 18 de marzo de 2012, y el periódico "uno más uno" los días 20, 21 y 22 de noviembre del mismo año, de igual forma, fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación los días 28, 29 y 30 de noviembre del mismo año.

Iniciado el procedimiento relativo a los trabajos técnicos e informativos, se comprobó que existe una superficie real por expropiar de 15-69-40 hectáreas, de las cuales 2-23-00 hectáreas, son terrenos de agostadero de uso común y 13-46-40 hectáreas, de temporal de uso parcelado, por lo que resultan afectadas las parcelas siguientes:

No.	Nombre	Parcela No.	Calidad	
			Temporal	Agostadero
1.-	Gregorio Magaña Lara	9	0-94-56	
2.-	María Isabel Andrade Arellano (Posesionaria)	11	1-22-99	
3.-	José Hernández Morón	12	0-16-33	
4.-	Natividad Cruz Lara (Finado)	28	0-02-59	
5.-	María Pilar Valdez Esqueda	29	1-61-25	
6.-	María Teresa Morón Vega	50 y 106	0-81-06	
7.-	Patricio Vidal Ramos Muñoz (Posesionario)	70 Y 71	1-21-28	
8.-	Laura Elena Cuevas Salazar (Posesionaria)	107	1-17-79	
9.-	Eloísa Miramontes Pérez	123	1-18-46	
10.-	Faustina Gamboa	173	0-67-32	
11.-	Parcela Escolar	189	1-17-14	
12.-	Francisca Villaseñor Lara	215	0-62-25	
13.-	María Celia Navarrete Rosales	539	0-15-64	
14.-	Ignacio Javier Contreras Savala	540	0-54-57	
15.-	Miguel Ángel Aguiñiga Murillo (Posesionario)	541	0-01-09	
16.-	María Amparo Zavala López (Posesionaria)	554	1-89-99	
17.-	Eva Zavala López (Posesionaria)	634	0-02-09	
	Uso Parcelado		13-46-40	
	Uso Común			2-23-00
	Total		15-69-40	

TERCERO.- Que la superficie que se expropia se encuentra ocupada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el Libramiento Tepic, por tanto, la citada superficie no es susceptible de labores agrícolas, por lo que resulta procedente tramitar el presente instrumento, a fin de regularizar la situación jurídica imperante y, en consecuencia, el núcleo agrario, ejidatarios y poseesionarios afectados se encuentren en aptitud de recibir el pago de la indemnización correspondiente.

CUARTO.- Que terminados los trabajos técnicos e informativos mencionados en el resultando segundo y analizadas las constancias existentes en el expediente de que se trata, se verificó que por Resolución Presidencial de fecha 3 de noviembre de 1937, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de febrero de 1938, y ejecutada el 15 de julio de 1940, se concedió por concepto de dotación de tierras para constituir el ejido denominado "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 3,670-00-00 hectáreas, para beneficiar a 125 campesinos capacitados en materia agraria; por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 27 de julio de 1990, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de agosto del mismo año, se expropió al ejido denominado "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 55-44-09.98 hectáreas, a favor de la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra, para destinarlas a su regularización mediante la venta a los avecindados de los solares que ocupan y para que se construyan viviendas populares de interés social en los lotes que resulten vacantes; y por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 22 de febrero de 1993, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 del mismo mes y año, se expropió al ejido denominado "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 10-46-11 hectáreas, a favor de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, para destinarlas al establecimiento de un vivero forestal.

QUINTO.- Que por acuerdo de Asamblea de Ejidatarios de fecha 30 de noviembre de 1995, se determinó la delimitación, asignación y destino de tierras del ejido denominado "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit.

SEXTO.- Que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales determinó el monto de la indemnización, mediante avalúo con número genérico G-01380-ZNA y secuencial 01-13-669 de fecha 18 de octubre de 2013, con vigencia de un año contado a partir de la fecha de su emisión, en el cual se consideró el valor comercial que prescribe el artículo 94 de la Ley Agraria, y le asignó como valor unitario el de \$1'493,843.00 (UN MILLÓN CUATROCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL, OCHOCIENTOS CUARENTA Y TRES PESOS 00/100 M.N.) por hectárea, de terrenos de temporal con influencia suburbana, por lo que el monto a cubrir por las 13-46-40 hectáreas, es de \$20'113,102.15 (VEINTE MILLONES CIENTO TRECE MIL, CIENTO DOS PESOS 15/100 M.N.) y el de \$1'327,860.00 (UN MILLÓN TRESCIENTOS VEINTE Y SIETE MIL, OCHOCIENTOS SESENTA PESOS 00/100 M.N.) por hectárea de terrenos de agostadero con influencia suburbana, por lo que el monto a cubrir por las 2-23-00 hectáreas, es de \$2'961,127.80 (DOS MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y UN MIL, CIENTO VEINTISIETE PESOS 00/100 M.N.), por lo que el monto total de la indemnización a cubrir por las 15-69-40 hectáreas a expropiar es de \$23'074,230.00 (VEINTITRÉS MILLONES, SETENTA Y CUATRO MIL, DOSCIENTOS TREINTA PESOS 00/100 M.N.).

SÉPTIMO.- Que existe en las constancias la opinión de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de fecha 13 de noviembre de 2013, emitida por la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de Atención a Zonas de Riesgo, en la cual se consideró procedente la expropiación, opinión que el 23 de junio de 2014 fue ratificada y únicamente rectificada en lo que respecta a la superficie real que se obtuvo de los trabajos técnicos e informativos referidos en el resultando segundo de este Decreto; así como el dictamen de fecha 9 de enero de 2014, emitido a través de la Dirección General de la Propiedad Rural de dicha Secretaría, relativo a la legal integración del expediente sobre la solicitud de expropiación, y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que no obstante que la presente expropiación fue solicitada originalmente a la Secretaría de la Reforma Agraria, con motivo de las reformas y adiciones realizadas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante Decreto de fecha 26 de diciembre de 2012, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 2013, la facultad de llevar a cabo el procedimiento expropiatorio corresponde a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de conformidad con lo previsto por el artículo 41 de la citada Ley.

SEGUNDO.- Que en el presente caso se cumplió con el procedimiento establecido en el artículo 94 de la Ley Agraria, y se otorgó la garantía de audiencia previa al ejido "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, así como a los ejidatarios y poseesionarios afectados, como consta en las notificaciones que fueron formuladas al Comisariado Ejidal y a dichos ejidatarios y poseesionarios, sin que en el caso hayan manifestado inconformidad con el procedimiento expropiatorio materia del presente Decreto.

TERCERO.- Que el Libramiento Tepic será parte integrante de una vía general de comunicación que contribuirá a la modernización de la zona suburbana de la Ciudad de Tepic; mejorará el enlace vial con la carretera federal 15 en el tramo Guadalajara-Mazatlán y con el tramo de la autopista Guadalajara-Crucero de San Blas, cuya finalidad principal será retirar de la zona conurbada de Tepic el tránsito de vehículos de largo itinerario de carga y transporte de materiales peligrosos que transitan del norte y occidente de la república al suroeste del Estado de Nayarit; disminuirá el deterioro y mantenimiento constante de las calles y avenidas, lo cual coadyuvará al abatimiento de los índices de contaminación ambiental y accidentes en las comunidades aledañas, así como a reducir el tiempo de recorrido del tránsito del turismo hacia la costa nayarita, y fomentará el desarrollo social y económico de sus centros urbanos y rurales situados en la costa del Estado.

CUARTO.- Que de las constancias existentes en el expediente integrado con motivo de la solicitud de expropiación que obra en la Dirección General de la Propiedad Rural de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, resulta que se cumple con la causa de utilidad pública, consistente en la construcción de carreteras y demás obras que faciliten el transporte, por lo que es procedente que se decrete la expropiación solicitada, por apegarse a lo que establecen los artículos 27, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 93, fracción VII, y 94 de la Ley Agraria y demás disposiciones aplicables del Título Tercero del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural.

Esta expropiación que comprende la superficie de 15-69-40 hectáreas, de las cuales 2-23-00 hectáreas, son terrenos de agostadero de uso común, y 13-46-40 hectáreas, de temporal de uso parcelado, pertenecientes al ejido "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, será a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará al Libramiento Tepic, debiéndose cubrir por la citada dependencia, la cantidad de \$23'074,230.00 (VEINTITRÉS MILLONES, SETENTA Y CUATRO MIL, DOSCIENTOS TREINTA PESOS 00/100 M.N.) por concepto de indemnización, sustentada en el avalúo genérico G-01380-ZNA y secuencial 01-13-669 de fecha 18 de octubre de 2013, emitido por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, la cual se pagará a favor del ejido de referencia o quien acredite tener derecho a ésta por los terrenos de uso común, a los ejidatarios afectados en la proporción que corresponda por los de uso parcelado, así como a quien acredite la titularidad de los derechos sobre las parcelas 11, 28, 70, 71, 107, 189, 541, 554 y 634, del citado ejido, en términos del resultando sexto del presente Decreto.

Por lo expuesto y con fundamento en los artículos constitucionales y legales antes citados, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

PRIMERO.- Se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 15-69-40 hectáreas, (QUINCE HECTÁREAS, SESENTA Y NUEVE ÁREAS, CUARENTA CENTIÁREAS), de las cuales 2-23-00 hectáreas (DOS HECTÁREAS, VEINTITRÉS ÁREAS) son terrenos de agostadero de uso común y 13-46-40 hectáreas (TRECE HECTÁREAS, CUARENTA Y SEIS ÁREAS, CUARENTA CENTIÁREAS) de temporal de uso parcelado, pertenecientes al ejido "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará al Libramiento Tepic.

La superficie que se expropia es la señalada en el plano aprobado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, mismo que se encuentra a disposición de los interesados en la Dirección General de la Propiedad Rural.

SEGUNDO.- Queda a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pagar por concepto de indemnización por la superficie que se expropia, la cantidad de \$23'074,230.00 (VEINTITRÉS MILLONES, SETENTA Y CUATRO MIL, DOSCIENTOS TREINTA PESOS 00/100 M.N.), suma que pagará en términos de los artículos 94 y 96 de la Ley Agraria, y 77 del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, en la inteligencia de que los bienes objeto de la expropiación, sólo podrán ser ocupados de manera definitiva, mediante el pago que efectúe al ejido afectado o a quien acredite tener derecho a éste por los terrenos de uso común, a los ejidatarios afectados en la proporción que corresponda por los de uso parcelado, así como a quienes acrediten la titularidad de los derechos sobre las parcelas 11, 28, 70, 71, 107, 189, 541, 554 y 634, o depósito que hará de preferencia en el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal o, en su defecto, establecerá garantía suficiente.

El Fideicomiso mencionado cuidará el exacto cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 97 de la Ley Agraria y, en caso de que la superficie expropiada sea destinada a un fin distinto, o si transcurrido un plazo de cinco años no se ha cumplido con la causa de utilidad pública, ejercerá las acciones necesarias para reclamar la reversión parcial o total, según corresponda, de los bienes expropiados. Obtenida la reversión, el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal ejercerá las acciones legales necesarias para que opere la incorporación de dichos bienes a su patrimonio.

TERCERO.- La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 94, último párrafo de la Ley Agraria y 85 de su Reglamento en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación, sólo procederá a su ejecución cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes haya acreditado el pago o depósito de la indemnización señalada en el resolutivo que antecede; la inobservancia de esta disposición será motivo de sujeción a lo establecido en el Título Segundo de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

CUARTO.- Publíquese en el Diario Oficial de la Federación e inscribáse el presente Decreto por el que se expropien terrenos del ejido "CAMICHÍN DE JAUJA", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, en el Registro Agrario Nacional, en el Registro Público de la Propiedad Federal y en el Registro Público de la Propiedad estatal o municipal que corresponda, notifíquese y ejecútase.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a quince de octubre de dos mil catorce.- **Enrique Peña Nieto.-** Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza.-** Rúbrica.- El Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, **Jorge Carlos Ramírez Marín.-** Rúbrica.

DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 1-47-08 hectárea de temporal de uso común, de terrenos del ejido San Cayetano, Municipio de Tepic, Nay.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ENRIQUE PEÑA NIETO, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafo segundo, de la propia Constitución; 13, 36 y 41 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 93, fracción VII, y 94 de la Ley Agraria, y

RESULTANDO

PRIMERO.- Que por oficio número 102.302.07506 de fecha 24 de mayo de 1995, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solicitó a la Secretaría de la Reforma Agraria, hoy Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la expropiación de 01-20-28.00 hectáreas, de terrenos pertenecientes al ejido denominado "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, para destinarlos a la construcción del Paso Inferior Vehicular, ubicado en el kilómetro 198+180 de la carretera Guadalajara-Tepic (vía corta), tramo Ixtlán del Río-Tepic, conforme a lo establecido en el artículo 93, fracción VII, de la Ley Agraria, y se comprometió a pagar la indemnización correspondiente en términos de Ley.

SEGUNDO.- Que el expediente fue registrado con el número 11177. El núcleo agrario fue notificado de la instauración del procedimiento expropiatorio a través de los integrantes del Comisariado Ejidal, mediante cédula de notificación número 0781 de fecha 29 de junio de 2006, recibida el 3 de julio del mismo año, sin que haya manifestado inconformidad al respecto.

Iniciado el procedimiento relativo a los trabajos técnicos e informativos, se comprobó que existe una superficie real por expropiar de 1-47-08 hectárea, de terrenos de temporal de uso común.

TERCERO.- Que la superficie que se expropia se encuentra ocupada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el Paso Inferior Vehicular, ubicado en el kilómetro 198+180 de la carretera Guadalajara-Tepic (vía corta), tramo Ixtlán del Río-Tepic, por tanto, la citada superficie no es susceptible de labores agrícolas, por lo que resulta procedente tramitar el presente instrumento, a fin de regularizar la situación jurídica imperante y, en consecuencia, el núcleo agrario afectado se encuentre en aptitud de recibir el pago de la indemnización correspondiente.

CUARTO.- Que terminados los trabajos técnicos e informativos mencionados en el resultando segundo y analizadas las constancias existentes en el expediente de que se trata, se verificó que por Resolución Presidencial de fecha 24 de noviembre de 1937, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 1938 y ejecutada el 29 de junio del mismo año, se concedió por concepto de dotación de tierras para constituir el ejido denominado "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 3,077-00-00 hectáreas, para beneficiar a 94 campesinos capacitados en materia agraria, más la parcela escolar; por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 17 de marzo de 1972, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de mayo del mismo año, se expropió al ejido denominado "SAN CAYETANO", Municipio de

Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 8-50-00 hectáreas, a favor del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., para destinarse a la creación de una zona industrial; por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 14 de septiembre de 1979, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 del mismo mes y año, se expropió al ejido denominado "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 2-88-54 hectáreas, a favor del Gobierno del Estado de Nayarit, para destinarse a la construcción de la carretera del libramiento de la Ciudad de Tepic; por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 23 de diciembre de 1991, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 del mismo mes y año, se expropió al ejido denominado "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 25-46-88 hectáreas, a favor de la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra, para destinarse a su regularización mediante la venta a los avedindados de los solares que ocupan, y para que se construyan viviendas populares de interés social en los lotes que resulten vacantes; por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 29 de diciembre de 1995, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1996, se expropió al ejido denominado "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 23-33-85 hectáreas, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para destinarse al derecho de vía para la construcción de la carretera Guadalajara-Tepic, tramo Ixtlán del Río-Tepic; y por Decreto del Ejecutivo Federal de fecha 5 de abril de 1999, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de abril de 1999, se expropió al ejido "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, una superficie de 1-15-53 hectárea, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para destinarse a la construcción del Paso Inferior Vehicular, ubicado en el kilómetro 197+070 de la carretera Guadalajara-Tepic (vía corta), tramo Ixtlán del Río-Tepic.

QUINTO.- Que por acuerdo de Asamblea de Ejidatarios de fecha 1 de octubre de 2000, se determinó la delimitación, asignación y destino de las tierras del ejido denominado "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit.

SEXTO.- Que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales determinó el monto de la indemnización, mediante avalúo con número genérico G-01384-ZNA y secuencial 01-13-675 de fecha 18 de octubre de 2013, con vigencia de un año contado a partir de la fecha de su emisión, en el cual se consideró el valor comercial que prescribe el artículo 94 de la Ley Agraria, y le asignó como valor unitario el de \$59,906.00 (CINCUENTA Y NUEVE MIL, NOVECIENTOS SEIS PESOS, 00/100 M.N.) por hectárea, por lo que el monto de indemnización a cubrir por la superficie de 1-47-08 hectárea, de terrenos de temporal a expropiar es de \$88,110.00 (OCHENTA Y OCHO MIL, CIENTO DIEZ PESOS 00/100 M.N.).

SÉPTIMO.- Que existe en las constancias la opinión de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de fecha 9 de diciembre de 2013, emitida por la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de Atención a Zonas de Riesgo, en la cual se consideró procedente la expropiación, así como el dictamen de fecha 29 de enero de 2014, emitido a través de la Dirección General de la Propiedad Rural de dicha Secretaría, relativo a la legal integración del expediente sobre la solicitud de expropiación, y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que no obstante que la presente expropiación fue solicitada originalmente a la Secretaría de la Reforma Agraria, con motivo de las reformas y adiciones realizadas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante Decreto de fecha 26 de diciembre de 2012, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 2013, la facultad para llevar a cabo el procedimiento expropiatorio corresponde a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de conformidad con lo previsto por el artículo 41 de la citada Ley.

SEGUNDO.- Que en el presente caso se cumplió con el procedimiento establecido en el artículo 94 de la Ley Agraria, y se otorgó la garantía de audiencia previa al ejido "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, como consta en la notificación que fue formulada al Comisariado Ejidal, sin que en el caso haya manifestado inconformidad con el procedimiento expropiatorio materia del presente Decreto.

TERCERO.- Que el Paso Inferior Vehicular será parte integrante de la vía general de comunicación Guadalajara-Tepic, tramo Ixtlán del Río-Tepic, cuya construcción será en beneficio de los habitantes de los poblados de San Cayetano, Camichín de Jauja, Pantanal, El Refugio, Puente de San Cayetano, Trigomil y comunidades aledañas, la cual permitirá realizar con mayor seguridad actividades agrícolas, ganaderas, textiles y comerciales, propiciará la comunicación entre los predios adyacentes a dicha vía y reducirá el índice de accidentes.

CUARTO.- Que de las constancias existentes en el expediente integrado con motivo de la solicitud de expropiación que obra en la Dirección General de la Propiedad Rural de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, resulta que se cumple con la causa de utilidad pública, consistente en la construcción de

carreteras y demás obras que faciliten el transporte, por lo que es procedente que se decrete la expropiación solicitada, por apegarse a lo que establecen los artículos 27, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 93, fracción VII, y 94 de la Ley Agraria y demás disposiciones aplicables del Título Tercero del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural.

Esta expropiación que comprende la superficie de 1-47-08 hectárea, de terrenos de temporal de uso común, pertenecientes al ejido "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, será a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará al Paso Inferior Vehicular, ubicado en el kilómetro 198+180 de la carretera Guadalajara-Tepic (vía corta), tramo Ixtlán del Río-Tepic, debiéndose cubrir por la citada dependencia la cantidad de \$88,110.00 (OCHENTA Y OCHO MIL, CIENTO DIEZ PESOS 00/100 M.N.) por concepto de indemnización, sustentada en avalúo con número genérico G-01384-ZNA y secuencial 01-13-675 de fecha 18 de octubre de 2013, emitido por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, la cual se pagará a favor del ejido de referencia o a quien acredite tener derecho a ésta en términos del resultando sexto del presente Decreto.

Por lo expuesto y con fundamento en los artículos constitucionales y legales antes citados, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

PRIMERO.- Se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 1-47-08 hectárea (UNA HECTÁREA, CUARENTA Y SIETE ÁREAS, OCHO CENTIÁREAS), de terrenos de temporal de uso común, del ejido "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los destinará al Paso Inferior Vehicular, ubicado en el kilómetro 198+180 de la carretera Guadalajara-Tepic (vía corta), tramo Ixtlán del Río-Tepic.

La superficie que se expropia es la señalada en el plano aprobado por la Secretaría de la Reforma Agraria, hoy Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, mismo que se encuentra a disposición de los interesados en la Dirección General de la Propiedad Rural.

SEGUNDO.- Queda a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pagar por concepto de indemnización por la superficie que se expropia, la cantidad de \$88,110.00 (OCHENTA Y OCHO MIL, CIENTO DIEZ PESOS 00/100 M.N.), suma que pagará en términos de los artículos 94 y 96 de la Ley Agraria, y 77 del Reglamento de la Ley Agraria en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, en la inteligencia de que los bienes objeto de la expropiación, sólo podrán ser ocupados de manera definitiva, mediante el pago que efectúe al ejido afectado o a quien acredite tener derecho a éste por los terrenos de uso común, o depósito que hará de preferencia en el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal, o en su defecto, establecerá garantía suficiente.

El Fideicomiso mencionado cuidará el exacto cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 97 de la Ley Agraria y, en caso de que la superficie expropiada sea destinada a un fin distinto, o si transcurrido un plazo de cinco años no se ha cumplido con la causa de utilidad pública, ejercerá las acciones necesarias para reclamar la reversión parcial o total, según corresponda, de los bienes expropiados. Obtenida la reversión, el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal ejercerá las acciones legales necesarias para que opere la incorporación de dichos bienes a su patrimonio.

TERCERO.- La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 94, último párrafo, de la Ley Agraria y 85 de su Reglamento en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación, solo procederá a su ejecución cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes haya acreditado el pago o depósito de la indemnización señalada en el resolutivo que antecede; la inobservancia de esta disposición será motivo de sujeción a lo establecido en el Título Segundo de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

CUARTO.- Publíquese en el Diario Oficial de la Federación e inscríbese el presente Decreto por el que se expropien terrenos del ejido "SAN CAYETANO", Municipio de Tepic, Estado de Nayarit, en el Registro Agrario Nacional, en el Registro Público de la Propiedad Federal y en el Registro Público de la Propiedad estatal o municipal correspondiente, notifíquese y ejecútese.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a quince de octubre de dos mil catorce.- **Enrique Peña Nieto.**- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza.**- Rúbrica.- El Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, **Jorge Carlos Ramírez Marín.**- Rúbrica.

SECRETARIA DE LA FUNCION PUBLICA

CIRCULAR por la que se comunica a las dependencias, Procuraduría General de la República y entidades de la Administración Pública Federal, así como a las entidades federativas, que deberán abstenerse de aceptar propuestas o celebrar contratos en la materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios del sector público, con las empresas Kyoto Trading, S.A. de C.V., Zweiss Mexicana, S.A. de C.V. e Intercable, S.A. de C.V.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de la Función Pública.- Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Área de Responsabilidades.

CIRCULAR 09/300/2379/2014

CIRCULAR POR LA QUE SE COMUNICA A LAS DEPENDENCIAS, PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA Y ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, ASÍ COMO A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS, QUE DEBERÁN ABSTENERSE DE ACEPTAR PROPUESTAS O CELEBRAR CONTRATOS EN LA MATERIA DE ADQUISICIONES, ARRENDAMIENTOS Y SERVICIOS DEL SECTOR PÚBLICO, CON LAS EMPRESAS KYOTO TRADING, S.A. DE C.V., ZWEISS MEXICANA, S.A. DE C.V. E INTERCABLE, S.A. DE C.V.

Oficiales mayores de las dependencias,
Procuraduría General de la República
y equivalentes de las entidades de la
Administración Pública Federal y de los
gobiernos de las entidades federativas.
Presentes.

Con fundamento en los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 2, 8 y 9, primer párrafo de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, de aplicación supletoria; 59 primer párrafo y 60 fracción IV de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; 80, fracción I, numeral 6 del Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública, en cumplimiento a lo ordenado en el Resolutivo TERCERO de la resolución contenida en el oficio número 09/300/2337/2013 de veintinueve de septiembre de dos mil catorce, que se dictó en el expediente número SAN/005/2013, mediante el cual se resolvió el procedimiento de sanción administrativa incoado a las empresas Kyoto Trading, S.A. de C.V., Zweiss Mexicana, S.A. de C.V. e Intercable, S.A. de C.V., esta autoridad administrativa hace de su conocimiento que a partir del día siguiente al en que se publique la presente Circular en el Diario Oficial de la Federación, deberán abstenerse de recibir propuestas o celebrar contrato alguno sobre la materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios del sector público, con dichas personas morales de manera directa o por interpósita persona, por el plazo de tres meses.

Los contratos adjudicados y los que actualmente se tengan por formalizados con las mencionadas infractoras, no quedarán comprendidos en la aplicación de la presente Circular.

Las entidades federativas y municipios interesados deberán cumplir con lo señalado en esta Circular cuando las adquisiciones, arrendamientos y servicios del sector público, se realicen con cargo total o parcial a fondos federales, conforme a los convenios que celebren con el Ejecutivo Federal.

Si al día en que se cumpla el plazo de inhabilitación antes referido, la sancionada no ha pagado la multa que hubiere sido impuesta en términos del artículo 59 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, la mencionada inhabilitación subsistirá hasta que se realice el pago correspondiente.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 30 de septiembre de 2014.- El Titular del Área de Responsabilidades, **Jorge Trujillo Abarca**.- Rúbrica.

PODER JUDICIAL

TRIBUNAL ELECTORAL DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION

INFORMACIÓN relativa a los saldos al 30 de septiembre de 2014 de los fideicomisos en los que el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación participa.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación.- Sala Superior.

INFORMACIÓN SOBRE EL FIDEICOMISO EN EL QUE PARTICIPA EL TRIBUNAL ELECTORAL DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN COMO BENEFICIARIO.

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 12, párrafo primero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de marzo de 2006, se dan a conocer los ingresos, rendimientos, egresos, destino y saldos del fideicomiso en el que participa como beneficiario el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación.

CIFRAS AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2014

Fideicomiso "Fondo Mixto de Cooperación Técnica y Científica México-España"

BANJERCITO Subcuentas Números 80, 81 y 114 (1)	SALDO AL 30 DE JUNIO DE 2014	INGRESOS		EGRESOS	SALDO AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2014
		INGRESOS	RENDIMIENTOS		
M.N.	\$235,816.51	\$2,685,757.24 (2)	\$45,002.26	\$16,300.10 (3)	\$2,950,275.91

La participación en este Fideicomiso denominado Fondo Mixto de Cooperación Técnica y Científica México-España, fue autorizada por la Comisión de Administración mediante el Acuerdo 004/S104(18-I-06), contribuyendo al Programa sobre Cooperación Electoral entre el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación y la Agencia Española de Cooperación Internacional.

- (1) Mediante el Convenio de Sustitución Fiduciaria y Modificadorio del Contrato de Fideicomiso denominado Fondo Mixto de Cooperación Técnica y Científica México-España de fecha 11 de diciembre de 2009, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se constituye como el único Fideicomitente y el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C. (BANJERCITO) sustituye a Nacional Financiera, S.N.C. como Fiduciario. Asimismo, este Tribunal Electoral participa en ese fideicomiso únicamente como beneficiario. Derivado de lo anterior y con objeto de mantener agrupados los recursos disponibles para los proyectos aprobados, BANJERCITO abrió las subcuentas contables números 80, 81 y 114 en las cuales presenta los recursos en moneda nacional, destinados a los proyectos que en conjunto desarrollan este Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación y la Agencia Española de Cooperación Internacional.
- (2) Lo reportado como ingresos corresponde a la aportación efectuada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el mes de diciembre de 2013, con cargo al presupuesto del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, por la cantidad de \$2'000,000.00, abonada por la fiduciaria en el trimestre que se reporta, en la subcuenta núm. 114, junto con la aportación de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo.
- (3) La cantidad que se muestra como egresos, corresponde a retiros destinados a cubrir el costo de diversas actividades desarrolladas, así como de los honorarios de la Fiduciaria.

INFORMACIÓN SOBRE EL FIDEICOMISO EN EL QUE PARTICIPA EL TRIBUNAL ELECTORAL DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN COMO FIDEICOMITENTE.

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 12, párrafo primero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de marzo de 2006, se dan a conocer los ingresos, rendimientos, egresos, destino y saldos del fideicomiso en el que participa como fideicomitente el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación.

CIFRAS AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2014

**“Fideicomiso de Apoyos Médicos Complementarios y de Apoyo Económico Extraordinario
para los Servidores Públicos del Poder Judicial de la Federación, con excepción de los
de la Suprema Corte de Justicia de la Nación”**

NACIONAL FINANCIERA Contrato Inversión 1064890 (1)	SALDO AL 30 DE JUNIO DE 2014	INGRESOS		EGRESOS	SALDO AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2014
		INGRESOS	RENDIMIENTOS		
M.N.	\$4,067,156.31	\$0.00	\$32,888.63	0.00	\$4,100,044.94

La participación en este Fideicomiso de Apoyos Médicos Complementarios y de Apoyo Económico Extraordinario para los Servidores Públicos del Poder Judicial de la Federación, con excepción de los de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, fue autorizada por la Comisión de Administración mediante el Acuerdo 340/S12(10-XII-2013), con el fin de administrar e invertir los recursos líquidos para solventar un sistema de apoyos médicos complementarios y de apoyo económico para los beneficiarios de los fideicomitentes.

- (1) Mediante el Contrato 80694, Nacional Financiera, S.N.C. se constituye como Fiduciario y en calidad de Fideicomitentes el Consejo de la Judicatura Federal y el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación. Derivado de lo anterior y con el objeto de mantener agrupados los recursos del TEPJF, disponibles para los apoyos aprobados, Nacional Financiera, S.N.C. abrió el contrato de inversión 1064811 en el cual se presentan y controlan específicamente los recursos invertidos en moneda nacional por parte del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación. Con fecha 13 de mayo de 2014, se contrataron los servicios de Operadora de Fondos Nafinsa, S.A. de C.V., para la administración y gestión de activos del fideicomiso, para lo cual, se apertura la cuenta 2-3301 y en el mes de agosto se sustituye el contrato 1064811 por el número 1064890.

México, Distrito Federal, a 13 de octubre de 2014.- El Secretario Administrativo y de la Comisión de Administración del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, **Jorge Enrique Mata Gómez**.- Rúbrica.

BANCO DE MEXICO

TIPO de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana.

Al margen un logotipo, que dice: Banco de México.

TIPO DE CAMBIO PARA SOLVENTAR OBLIGACIONES DENOMINADAS EN MONEDA

EXTRANJERA PAGADERAS EN LA REPÚBLICA MEXICANA

El Banco de México, con fundamento en los artículos 8o. de la Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos; 35 de la Ley del Banco de México, así como 8o. y 10 del Reglamento Interior del Banco de México, y según lo previsto en el Capítulo V del Título Tercero de su Circular 3/2012, informa que el tipo de cambio obtenido el día de hoy fue de \$13.5616 M.N. (trece pesos con cinco mil seiscientos dieciséis diezmilésimos moneda nacional) por un dólar de los EE.UU.A.

La equivalencia del peso mexicano con otras monedas extranjeras se calculará atendiendo a la cotización que rija para estas últimas contra el dólar de los EE.UU.A., en los mercados internacionales el día en que se haga el pago. Estas cotizaciones serán dadas a conocer, a solicitud de los interesados, por las instituciones de crédito del país.

Atentamente,

México, D.F., a 16 de octubre de 2014.- BANCO DE MÉXICO: El Director de Disposiciones de Banca Central, **Eduardo Aurelio Gómez Alcázar**.- Rúbrica.- El Gerente de Operaciones Nacionales, **Juan Rafael García Padilla**.- Rúbrica.

TASAS de interés interbancarias de equilibrio.

Al margen un logotipo, que dice: Banco de México.

TASAS DE INTERÉS INTERBANCARIAS DE EQUILIBRIO

El Banco de México, con fundamento en los artículos 8o. y 10 del Reglamento Interior del Banco de México y de conformidad con el procedimiento establecido en el Capítulo IV del Título Tercero de su Circular 3/2012, informa que las Tasas de Interés Interbancarias de Equilibrio en moneda nacional (TIIE) a plazos de 28 y 91 días obtenidas el día de hoy, fueron de 3.2835 y 3.2906 por ciento, respectivamente.

Las citadas Tasas de Interés se calcularon con base en las cotizaciones presentadas por las siguientes instituciones de banca múltiple: Banco Santander S.A., HSBC México S.A., Banco Inbursa S.A., Banco Interacciones S.A., Banco Invex S.A., Banco Credit Suisse (México), S.A. y ScotiaBank Inverlat, S.A.

México, D.F., a 16 de octubre de 2014.- BANCO DE MÉXICO: El Director de Disposiciones de Banca Central, **Eduardo Aurelio Gómez Alcázar**.- Rúbrica.- El Gerente de Operaciones Nacionales, **Juan Rafael García Padilla**.- Rúbrica.

INSTITUTO FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES

ACUERDO por el que se modifica el Estatuto Orgánico del Instituto Federal de Telecomunicaciones.

Al margen un logotipo, que dice: Instituto Federal de Telecomunicaciones.

ACUERDO POR EL QUE SE MODIFICA EL ESTATUTO ORGÁNICO DEL INSTITUTO FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES

CONSIDERANDO

Que con fecha 14 de julio de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expiden la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión y la Ley del Sistema Público de Radiodifusión del Estado Mexicano y se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones en materia de telecomunicaciones y radiodifusión.

Que con fecha 4 de septiembre de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Estatuto Orgánico del Instituto Federal de Telecomunicaciones, a efecto de distribuir competencias en las unidades administrativas correspondientes.

Que se estima pertinente precisar las atribuciones de la Autoridad Investigadora en los procedimientos que tiene a su cargo con base en Ley Federal de Competencia Económica abrogada y, por otra parte, simplificar la estructura y funcionamiento de la Unidad de Asuntos Jurídicos para hacer más eficientes los procesos de coordinación con las demás unidades administrativas del Instituto, por lo que con fundamento en los artículos 28, párrafo vigésimo, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 17, fracción II, de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, y 12, fracción XVII, de la Ley Federal de Competencia Económica, se expide el siguiente

ACUERDO

ÚNICO.- Se **MODIFICAN** los artículos 4, fracción IX, incisos xx) y xxi), 5, primer párrafo, 52, 53, 54 y 67, fracción III; se **ADICIONA** el artículo 65, fracción III Bis y se **DEROGAN** el inciso iv de la fracción X del artículo 4, así como el artículo 56, del Estatuto Orgánico del Instituto Federal de Telecomunicaciones, para quedar como sigue:

“Artículo 4. ...

I a VIII. ...

IX. ...

i) a xix) ...

xx) Consulta Jurídica;

xxi) Instrumentación;

xxii) a xxix) ...

X. ...

i) a iii) ...

iv) Derogado.

v) a vii) ...

Artículo 5. En sus ausencias, el Titular de la Unidad de Política Regulatoria será suplido por el Director General de Regulación Técnica, el Director General de Desarrollo de las Telecomunicaciones y la Radiodifusión, el Director General de Regulación de Interconexión y Reventa de Servicios de Telecomunicaciones y el Director General de Compartición de Infraestructura, en el orden indicado; el Titular de la Unidad de Espectro Radioeléctrico será suplido por el Director General de Regulación del Espectro y Recursos Orbitales, el Director General de Economía del Espectro y Recursos Orbitales, el Director General de Planeación del Espectro y el Director General de Ingeniería del Espectro y Estudios Técnicos, en el orden indicado; el Titular de la Unidad de Concesiones y Servicios será suplido por el Director General de Concesiones de Telecomunicaciones, el Director General de Concesiones de Radiodifusión y el Director General de Autorizaciones y Servicios, en el orden indicado; el Titular de la Unidad de Medios y Contenidos Audiovisuales será suplido por el Director General de Política y Procedimientos Regulatorios en Medios y

Contenidos Audiovisuales y el Director General de Análisis de Medios y Contenidos Audiovisuales, en el orden indicado; el Titular de la Unidad de Cumplimiento será suplido por el Director General de Supervisión, el Director General de Verificación y el Director General de Sanciones, en el orden indicado; el Titular de la Unidad de Competencia Económica será suplido por el Director General de Procedimientos de Competencia, el Director General de Concentraciones y Concesiones y el Director General de Consulta Económica, en el orden indicado; el Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos será suplido por el Director General de Consulta Jurídica, el Director General de Instrumentación y el Director General de Defensa Jurídica, en el orden indicado; el Titular de la Unidad de Administración será suplido por el Director General de Administración, Organización y Desarrollo de Capital Humano, el Director General de Adquisiciones, Recursos Materiales y Servicios Generales, el Director General de Finanzas, Presupuesto y Contabilidad y el Director General de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, en el orden indicado, y el Titular de la Autoridad Investigadora será suplido por el Director General de Prácticas Monopólicas y Concentraciones Ilícitas, el Director General de Condiciones de Mercado y el Director General de Análisis Económico, en el orden indicado.

Artículo 52. La Unidad de Asuntos Jurídicos tendrá adscritas a su cargo la Dirección General de Consulta Jurídica, la Dirección General de Instrumentación y la Dirección General de Defensa Jurídica. Al Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos le corresponden originariamente las atribuciones conferidas a las Direcciones Generales que se establecen en este Capítulo del Estatuto Orgánico.

Artículo 53. Corresponde a la Dirección General de Consulta Jurídica desde ese punto de vista el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Participar con las demás unidades administrativas del Instituto para el análisis, estudio y, en su caso, dictamen de los anteproyectos y proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos y disposiciones de carácter general;
- II. Emitir opinión a las unidades administrativas sobre los ordenamientos legales aplicables en el ámbito de competencia del Instituto, así como los criterios de interpretación administrativa y aplicación jurídica;
- III. Fungir como órgano de consulta, así como elaborar y en su caso proponer al Pleno, los criterios para la adecuada aplicación de las disposiciones legales, reglamentarias y de las disposiciones administrativas de carácter general en el ámbito de competencia del Instituto;
- IV. Asesorar a las unidades administrativas del Instituto, cuando éstas lo requieran, tratándose de los instrumentos constitutivos de sociedades concesionarias, permisionarias o autorizadas o de cualquier otro promovente en materia de telecomunicaciones y radiodifusión;
- V. Responder las consultas que en las materias precisadas en este artículo le formulen las unidades administrativas del Instituto;
- VI. Revisar y, en su caso, validar que los proyectos de convenios e instrumentos jurídicos que pretenda celebrar el Presidente, se adecuen a las disposiciones legales y administrativas aplicables;
- VII. Revisar que los proyectos de disposiciones administrativas de carácter general que deba emitir el Pleno se adecuen a las disposiciones legales y administrativas aplicables;
- VIII. Fungir como asesor jurídico del Pleno, del Presidente y, en los asuntos en materia de competencia económica, del Comisionado Ponente, así como emitir opinión cuando se le requiera;
- IX. Elaborar y, en su caso, proponer al Pleno los criterios de interpretación de las disposiciones legales o administrativas en las materias precisadas en este artículo;
- X. Fungir como enlace con las unidades o áreas de asuntos jurídicos de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y demás Autoridades Públicas, en los asuntos de la competencia del Instituto;
- XI. Responder las consultas que le sean formuladas en materia de competencia económica;
- XII. Las demás que le confieran el Pleno, el Presidente o el Titular de Unidad, así como las que se señalen en otras disposiciones legales o administrativas.

Artículo 54. Corresponde a la Dirección General de Instrumentación desde el punto de vista jurídico el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Emitir opinión sobre el alcance legal de los instrumentos normativos internos, acuerdos, convenios y contratos, así como de su modificación, cuando proceda;
- II. Participar, en coordinación con las unidades administrativas competentes, en los procedimientos administrativos para resolver los desacuerdos en materia de telecomunicaciones y radiodifusión que se presenten ante el Instituto;
- III. Opinar sobre la cancelación o liberación de las garantías que deban constituirse para el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones, permisos, autorizaciones, contratos y convenios;
- IV. Elaborar y, en su caso, proponer al Pleno los criterios de interpretación de las disposiciones legales o administrativas en las materias precisadas en este artículo;
- V. Asesorar a las unidades administrativas competentes en los procedimientos sancionatorios sustanciados por éstas, cuando así lo requieran;
- VI. Participar en la elaboración de las bases y convocatorias de licitaciones de bandas de frecuencia del espectro radioeléctrico en materia de telecomunicaciones y radiodifusión, así como para ocupar recursos orbitales;
- VII. Participar en coordinación con las unidades administrativas competentes en la elaboración del título de concesión a otorgarse mediante el procedimiento de licitación pública, así como en el rescate o cambio de frecuencias;
- VIII. Opinar respecto de las cargas o gravámenes impuestos a las concesiones previstas en la Ley de Telecomunicaciones;
- IX. Revisar las condiciones que el concesionario debe aceptar previamente a la resolución de las solicitudes de prórroga de vigencia de títulos de concesión;
- X. Asesorar a la unidad administrativa competente en los procedimientos seguidos para la imposición o modificación de obligaciones específicas a los agentes económicos que hayan sido declarados con poder sustancial o como preponderantes;
- XI. Asesorar a la Unidad de Administración del Instituto, cuando ésta lo requiera, en la revisión de los instrumentos constitutivos de contratistas y proveedores, así como de los documentos relacionados con la contratación;
- XII. Dictaminar los proyectos de contratos y convenios específicos que le remita la Unidad de Administración, derivados de procedimientos de licitación pública o que hubieren sido aprobados por el Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Instituto, a fin de que se adecuen a las disposiciones legales y demás normativa aplicable, así como aquellos sujetos a legislación extranjera;
- XIII. Dictaminar los modelos de contratos y pedidos que le remita la Unidad de Administración para formalizar las contrataciones en materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios, así como de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, a fin de que se adecuen a las disposiciones legales y demás normativa aplicables, y
- XIV. Las demás que le confieran el Pleno, el Presidente o el Titular de Unidad, así como las que se señalen en otras disposiciones legales o administrativas.

Artículo 56. Derogado.

Artículo 65. ...

I a III. ...

III Bis. Reiterar los requerimientos de información que formule en aquellos casos donde el desahogo de los mismos resulte insuficiente para tenerlos por desahogados;

IV a V. ...

Artículo 67. ...

I a II. ...

III. Apoyar y asesorar jurídicamente a la Autoridad Investigadora y coadyuvar con las Direcciones Generales previstas en el presente capítulo;

IV. a VI. ...”

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Para aquellos procedimientos que hubieran iniciado con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de mayo de dos mil catorce, las atribuciones que confieran las normas aplicables al Secretario Ejecutivo, al Presidente o a la Comisión para la sustanciación de la etapa de investigación serán ejercidas por la Autoridad Investigadora, incluyendo el emplazamiento con el Oficio de Probable Responsabilidad.

Las solicitudes que sean presentadas por agentes económicos en las que se comprometan a suspender, suprimir, corregir o no realizar una práctica monopólica relativa o concentración prohibida serán tramitadas y dictaminadas por la unidad administrativa que conozca del expediente en atención a su etapa procesal.

El presente Acuerdo fue aprobado por el Pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones en su XV Sesión Ordinaria celebrada el 15 de octubre de 2014, por unanimidad de votos de los Comisionados Gabriel Oswaldo Contreras Saldívar, Luis Fernando Borjón Figueroa, Ernesto Estrada González, Adriana Sofía Labardini Inzunza, María Elena Estavillo Flores, Mario Germán Fromow Rangel y Adolfo Cuevas Teja, con fundamento en los párrafos vigésimo, fracciones I y III; y vigésimo primero, del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 7, 16, 17 fracción II y 45 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión; así como en los artículos 1, 7, 8, y 12 del Estatuto Orgánico del Instituto Federal de Telecomunicaciones, mediante Acuerdo P/IFT/151014/364.

El Presidente, **Gabriel Oswaldo Contreras Saldívar.-** Rúbrica.- Los Comisionados: **Luis Fernando Borjón Figueroa, Ernesto Estrada González, Adriana Sofía Labardini Inzunza, María Elena Estavillo Flores, Mario Germán Fromow Rangel, Adolfo Cuevas Teja.-** Rúbricas.

(R.- 399782)

AVISO AL PÚBLICO

Se informa que para la inserción de documentos en el Diario Oficial de la Federación, se deberán cubrir los siguientes requisitos:

- Escrito dirigido al Director General Adjunto del Diario Oficial de la Federación, solicitando la publicación del documento, fundando y motivando su petición conforme a la normatividad aplicable, con dos copias legibles.
- Documento a publicar en papel membretado que contenga lugar y fecha de expedición, cargo, nombre y firma autógrafa de la autoridad emisora, sin alteraciones, en original y dos copias legibles.
- Archivo electrónico del documento a publicar contenido en un sólo archivo, correctamente identificado.
- Comprobante de pago realizado ante cualquier institución bancaria o vía internet mediante el esquema de pago electrónico e5cinco del SAT en ventanilla bancaria o a través de Internet, con la clave de referencia 014001743 y la cadena de la dependencia 22010010000000. El pago deberá realizarse invariablemente a nombre del solicitante de la publicación, en caso de personas físicas y a nombre del ente público u organización, en caso de personas morales. El comprobante de pago se presenta en original y copia simple. El original del pago queda bajo resguardo de esta Dirección.

Nota: No se aceptarán recibos bancarios ilegibles; con anotaciones o alteraciones; con pegamento o cinta adhesiva; cortados o rotos; pegados en hojas adicionales; perforados; con sellos diferentes a los de las instituciones bancarias.

Todos los documentos originales, entregados al Diario Oficial de la Federación, quedarán resguardados en sus archivos.

Las solicitudes de publicación de licitaciones para Concursos de Adquisiciones, Arrendamientos, Obras y Servicios, así como los Concursos a Plazas Vacantes del Servicio Profesional de Carrera, se podrán tramitar a través de la herramienta "Solicitud de publicación de documentos en el Diario Oficial de la Federación a través de medios remotos", para lo cual además de presentar en archivo electrónico el documento a publicar, el pago correspondiente (sólo en convocatorias para licitaciones públicas) y la FIEL de la autoridad emisora del documento, deberá contar con el usuario y contraseña que proporciona la Dirección General Adjunta del Diario Oficial de la Federación.

Por ningún motivo se recibirá la documentación en caso de no cubrir los requisitos.

El horario de atención es de lunes a viernes de 9:00 a 13:00 horas

Teléfonos: 50 93 32 00 y 51 28 00 00, extensiones 35078, 35079, 35080 y 35081.

SECCION DE AVISOS

AVISOS JUDICIALES

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Tercero de Distrito en el Estado
Morelia, Mich.
EDICTO

POR MEDIO DEL PRESENTE SE NOTIFICA A **IRERI MARIN CERVANTES**, QUE EN AUTO DE VEINTE DE FEBRERO DE DOS MIL CATORCE, EL JUZGADO TERCERO DE DISTRITO EN EL ESTADO, EN MORELIA, MICHOACAN, ADMITIO LA DEMANDA, QUE PROMOVIERA **CAMERINO TOLEDO MARTINEZ**, CONTRA ACTOS DEL JUEZ SEXTO DE PRIMERA INSTANCIA EN MATERIA CIVIL DE ESTA CIUDAD Y OTRA AUTORIDAD, QUE HIZO CONSISTIR, **EN EL EMBARGO EFECTUADO EN EL JUICIO EJECUTIVO MERCANTIL 408/2011**; SE HACE SABER QUE EL JUICIO DE GARANTIAS QUEDO REGISTRADO BAJO EL NUMERO **X-152/2014** Y QUE DENTRO DEL MISMO SE LE SEÑALO COMO TERCERO INTERESADA, POR LO QUE DEBERA COMPARECER POR SI, POR APODERADO O POR GESTOR QUE PUEDA REPRESENTARLA, DENTRO DEL TERMINO DE TREINTA DIAS, CONTADO A PARTIR DE LA ULTIMA PUBLICACION DEL PRESENTE EDICTO, QUE QUEDA A CARGO DE LA PARTE QUEJOSA, LA QUE DEBERA HACERSE POR TRES VECES, DE SIETE EN SIETE DIAS, EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, EN UNO DE LOS PERIODICOS DE MAYOR CIRCULACION DE LA REPUBLICA Y EN UNO DE LOS PERIODICOS DE MAYOR CIRCULACION, EN EL ESTADO; EN EL CONCEPTO QUE DE NO COMPARECER, LAS SUBSECUENTES NOTIFICACIONES, AUN LAS DE CARACTER PERSONAL, SE LE HARAN POR LISTA; SE NOTIFICA QUE SE ENCUENTRAN FIJADAS LAS **NUEVE HORAS CON CINCUENTA MINUTOS DEL SEIS DE OCTUBRE DE DOS MIL CATORCE**, PARA QUE TENGA VERIFICATIVO LA AUDIENCIA CONSTITUCIONAL.

Atentamente
Morelia, Michoacán, a 5 de septiembre de 2014.
El Secretario del Juzgado
Lic. Pablo Gaspar Baizabal Baizabal
Rúbrica.

(R.- 398454)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Séptimo de Distrito en el Estado,
con sede en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas
EDICTO

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.- PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION.- JUZGADO SEPTIMO DE DISTRITO EN EL ESTADO DE CHIAPAS.

“TERCERO INTERESADO: EDUARDO CRUZ AGUILAR.”

En los autos del juicio de amparo número **543/2014**, promovido por **José Higinio Torija Macías**, contra actos de la **Secretaría de Hacienda del Estado de Chiapas, y otras autoridades**; al ser señalados como terceros interesados y desconocerse su domicilio actual, a pesar de que este Juzgado realizó diversas gestiones para obtenerlo, sin lograrlo; en consecuencia, con fundamento en el artículo 27, fracción III, inciso c), de la Ley de Amparo vigente, así como en el numeral 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, aplicado supletoriamente a la ley en cita, **se ordena su emplazamiento al juicio de mérito** por edictos, los que se publicarán por tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República Mexicana, haciendo de su conocimiento que en la Secretaría de este Juzgado queda a su disposición copia simple de la demanda de amparo, y que cuenta con un término de **treinta días**, contados a partir de la última publicación de tales edictos, para que ocurra al Juzgado a hacer valer sus derechos, con apercibimiento que en caso de no comparecer por sí, o por conducto de su apoderado que lo represente, las subsecuentes notificaciones se le harán por lista aun las de carácter personal.

Atentamente
Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, a 17 de septiembre de 2014.
El Secretario del Juzgado Séptimo de Distrito en el Estado de Chiapas
Lic. Javier Mariche de la Garza
Rúbrica.

(R.- 398961)

Estados Unidos Mexicanos
Juzgado Segundo de Distrito en Materia de Trabajo en el Distrito Federal
EDICTO

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Segundo de Distrito en Materia de Trabajo en el Distrito Federal

Por auto de veinticinco de septiembre de dos mil catorce, se ordenó emplazar a juicio a María Magdalena Vera Quintero, mediante edictos, publicados por tres veces, de siete en siete días hábiles, para que comparezca a este juzgado dentro del término de treinta días a partir del siguiente de la última publicación; quedando a su disposición en la Secretaría de Acuerdos de este Juzgado copia de la demanda de garantías del juicio de amparo 1795/2014, promovido por CARLOS REYES ANGELES, contra actos de la Junta Especial Número Siete de la Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal. Se le apercibe que de no comparecer, las subsecuentes notificaciones se harán por medio de lista.

México, D.F., a 25 de septiembre de 2014.

La Secretaria

Lic. María de Lourdes Meléndez Martínez

Rúbrica.

(R.- 399104)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Cuarto Tribunal Colegiado del Decimoquinto Circuito
Mexicali, B.C.
EDICTO

En el juicio de amparo directo penal **437/2014**, que promueve **CESAR ALBERTO CONTRERAS VAZQUEZ**, en contra de la sentencia de treinta y uno de mayo de dos mil doce, dictada en el toca penal **1098/2012**, del índice de la Cuarta Sala del Tribunal Superior de Justicia del Estado de Baja California, por ignorarse el domicilio de **JOSE LUIS TOLEDO GALICIA**, en su carácter de tercero interesado, se ordenó con fundamento en el artículo 27, fracción III, inciso c), en relación con el último párrafo primera parte del inciso b) de la Ley de Amparo, por disposición expresa de su artículo 2º, concatenado con el artículo 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, por este medio a efecto de emplazarlo para que comparezca al juicio antes citado, dentro de los treinta días siguientes a la última publicación del presente edicto a imponerse de los autos, se deja la copia de demanda en la Secretaría de este recinto judicial, apercibido que de no comparecer, continuará el juicio y las notificaciones personales, así como las subsecuentes le serán hechas por lista de acuerdos que se publicara en los estrados de este órgano jurisdiccional.

Mexicali, Baja California, a 29 de agosto de 2014.

La Secretaria de Acuerdos del Cuarto Tribunal Colegiado del Decimoquinto Circuito

Lic. Ana Luisa Araceli Pozo Meza

Rúbrica.

(R.- 397666)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Primero de Distrito de Amparo en Materia Penal en el Distrito Federal
EDICTO

Tercero interesada: Teresa López Pérez.

En los autos del juicio de amparo **767/2014-V-A**, promovido por **Rodrigo Camacho Palma**, contra actos del **Juez Vigésimo Séptimo Penal del Distrito Federal y otra autoridad**; al ser señalada como tercero interesada y desconocerse su domicilio actual, con fundamento en el artículo 27, fracción III, inciso b) de la Ley de Amparo; así como en el artículo 315, del Código Federal de Procedimientos Civiles, aplicado supletoriamente a la Ley de la Materia, se ordena su emplazamiento al juicio de mérito por edictos, los que se publicarán por tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en el periódico de mayor circulación en la República, haciendo de su conocimiento que en la Secretaría de este Juzgado queda a su disposición copia simple de la demanda de amparo y, que cuenta con un término de treinta días, contado a partir de la última publicación de estos edictos, para que ocurra a éste órgano constitucional, a hacer valer sus derechos, apercibida que de no hacer manifestación alguna, las subsecuentes notificaciones, aún las de carácter personal, se practicarán por medio de lista que se publica en este Juzgado, conforme lo dispuesto en el artículo 26, fracción III, de la Ley Reglamentaria de los artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Atentamente

México, D.F., a 17 de septiembre de 2014.

La Secretaria del Juzgado Primero de Distrito de Amparo en Materia Penal en el Distrito Federal

Lic. Ivonne Haydée Martínez Amigón

Rúbrica.

(R.- 398092)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Segundo Tribunal Colegiado del Segundo Circuito,
con residencia en Nezahualcóyotl, Estado de México
EDICTO

En los autos del juicio de amparo directo D.P. 425/2014-V, promovido por Fernando Félix Juárez contra la sentencia de veintiocho de enero de dos mil once, dictada por la Segunda Sala Colegiada Penal de Texcoco del Tribunal Superior de Justicia del Estado de México, en virtud de que no se ha emplazado a los terceros interesados, con fundamento en el artículo 27, fracción III, inciso b), de la Ley de Amparo vigente, en relación con el 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, aplicado supletoriamente, emplácese a juicio a Erick Aguado Zarate y la menor Karen Aguado Zarate, por conducto de quien legalmente la represente, publicándose por TRES veces, de SIETE en SIETE días naturales en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República Mexicana el presente edicto; haciéndoles saber que deberán presentarse en el término de TREINTA DIAS, contados a partir del día siguiente de la última publicación, apercibidos que de no comparecer en este juicio, las subsecuente notificaciones, aun las de carácter personal se les harán por medio de lista que se fija en los estrados de este Tribunal Colegiado de Circuito.

Atentamente
Lic. Guadalupe Margarita Reyes Carmona
Secretaria de Acuerdos
Rúbrica.

(R.- 398316)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de Sonora,
con sede en Hermosillo
Causa Penal 55/2013
EDICTO

JUZGADO DECIMO DE DISTRITO EN EL ESTADO DE SONORA.- Causa penal 55/2013, instruida contra de Manuel Aurelio Pérez Tapia alias "El Gordo", delito contra la salud, modalidad de posesión de Clorhidrato de cocaína (con fines de comercio), previsto y sancionado en el artículo 476, en relación con el 479, y en concordancia con el numeral 234, todos Ley General de Salud, se ordena notificar a los testigos MANUEL HERNANDEZ MORA Y ADALBERTO BURROLA ACOSTA, haciéndoles saber que deben acudir a la diligencia de careos constitucionales que se llevarán a cabo en las instalaciones de este Juzgado de Distrito a las TRECE HORAS CON QUINCE MINUTOS DEL VEINTE DE OCTUBRE DE DOS MIL CATORCE.

Para ser publicado tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en el periódico nacional de mayor circulación en la República Mexicana, debiéndose fijar además, en la puerta de este Juzgado copia del edicto correspondiente.

Hermosillo, Sonora, a 25 de agosto de 2014.
Secretaria del Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de Sonora
Lic. Silvia Michelle Quintero Valenzuela
Rúbrica.

(R.- 398370)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Primero de Distrito
Ciudad Victoria, Tamaulipas
Actuaciones
EDICTO

Eli Javier Alvarez, Tepos, Rita del Carmen Cruz, Elsa Patricia Valenzuela Ramos, María del Refugio García Flores, Jorge Alejandro García Gutiérrez, Francisco Javier Jiménez Molina, Gustavo Alejandro Scarfo y Leónidas Arturo Cazares Gavilanes.

Domicilios ignorados.

En el Juzgado Primero de Distrito en el Estado, con residencia en Ciudad Victoria, Tamaulipas, se recibió demanda de amparo, la cual se radicó con el número 1018/2013, promovido por Basilio Ramos Zapata, contra actos del Juez Segundo de Distrito en Materia de Procesos Penales Federales en el Estado de Tamaulipas, con residencia en Matamoros, Tamaulipas y otras, y se ha señalado a Eli Javier Alvarez, Tepos, Rita del Carmen Cruz, Elsa Patricia Valenzuela Ramos, María del Refugio García Flores, Jorge Alejandro García Gutiérrez, Francisco Javier Jiménez Molina, Gustavo Alejandro Scarfo y Leónidas Arturo Cazares Gavilanes, como terceros interesados, y teniendo en consideración que no obstante que se han tomado las medidas pertinentes con el propósito de emplazarlos, sin que se haya logrado localizarlos, y en virtud de desconocerse los domicilios actuales, este órgano jurisdiccional ordenó su emplazamiento mediante edictos, que deberán publicarse por tres veces de siete en siete días en el Diario Oficial de la Federación; de conformidad con lo dispuesto por el artículo 27 fracción III, inciso c), de la Ley de Amparo y 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, quedando a su disposición en la Secretaría de este Juzgado de Distrito copia cotejada

de la demanda de garantías y se le hace saber además, que **se han señalado las once horas con cuarenta y cinco minutos del cuatro de septiembre de dos mil catorce**, para la celebración de la audiencia constitucional en este asunto; en la inteligencia que deberán presentarse dentro del término de treinta días contados del siguiente al de la última publicación, apercibidos de que si, pasado ese término, no comparecen, se les harán las ulteriores notificaciones, por medio de lista que se publique en los estrados de este juzgado.

Cd. Victoria, Tamps., a 27 de agosto de 2014.
La Secretaria del Juzgado Primero de Distrito en el Estado
Lic. Ma. Elizabeth Sierra Castillo
Rúbrica.

(R.- 397993)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Tercero de Distrito en Materia de Amparo y de Juicios Federales
en el Estado de Baja California, con residencia en Tijuana
EDICTO

En los autos del juicio de amparo 31/2013-VII, promovido por José Alonso Cabrera León, contra actos Juez Sexto de lo Penal, con sede en esta ciudad y otras, atribuyendo como acto reclamado la orden de aprehensión dictada en fecha diecinueve de abril del dos mil trece, en la Causa Penal 594/2012; por auto de veinte de marzo del año en curso, se ordenó emplazar por edictos, a la tercero interesada Martha Ann Núñez Barragán, por conducto de su representante legal Aurora Barragán Sánchez, se publicarán por tres veces, de siete en siete días, en Diario Oficial de la Federación, para efecto de que comparezcan a este Juzgado Tercero de Distrito en Materia de Amparo y de Juicios Federales en el Estado de Baja California, con residencia en Tijuana, en un término de treinta días contado a partir del siguiente al de la última publicación, quedando en la Secretaría, las copias de la demanda de garantías para traslado; asimismo indíquese a la tercero interesada, que debe presentarse ante este Juzgado en el mismo término, en inteligencia que no hacerlo, subsecuentes notificaciones efectuarán por lista, conforme lo dispone artículo 26, fracción III, de Ley de Amparo en vigor.

Atentamente
Secretaria del Juzgado Tercero de Distrito en Materia de Amparo
y de Juicios Federales en el Estado de Baja California
Estela Juárez Pulido
Rúbrica.

(R.- 398646)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial Federal
Tercer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Tercer Circuito
Zapopan, Jal.
EDICTO

A: TERCEROS INTERESADOS

ENRIQUE JAVIER CARRANZA TORRES Y GUILLERMINA DIAZ NAVARRO.

En el amparo 336/2014, del índice del TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL TERCER CIRCUITO, promovido por ARMANDO JAVIER GONZALEZ SANCHEZ, contra acto de la NOVENA SALA DEL SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTICIA DEL ESTADO, en el que reclama la resolución de veinte de enero de dos mil catorce, dictada en el toca 984/2013, relativo al juicio civil sumario 512/2012; se ordenó emplazarles por edictos para que comparezcan, por sí o por conducto de su representante legal, en treinta días, siguientes a última publicación, si a su interés legal conviene; se apercibe a dichos terceros interesados que de no comparecer a este órgano colegiado a defender sus derechos, las notificaciones aun las de carácter personal se les harán por lista de acuerdos.

Para su publicación por tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y el periódico Excélsior.

Zapopan, Jalisco, a 3 de septiembre de 2014.
La Secretaria
Lic. Eloísa Ramírez Aguirre
Rúbrica.

(R.- 398750)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Tribunal Colegiado en Materias Penal y de Trabajo del Décimo Circuito
Villahermosa, Tabasco
EDICTO

Al margen un sello con el escudo nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos. Poder Judicial de la Federación, Tribunal Colegiado en Materias Penal y de Trabajo del Décimo Circuito, con residencia en Villahermosa, Tabasco. A: En el juicio de amparo **616/2014**, promovido por **Alvaro Enrique Solís Hernández**, por su propio derecho se ordenó emplazar por edictos a la parte tercera interesada **Manuel Vázquez Correa (ofendido)**, a fin de que comparezca a ejercer sus derechos como son el de amparo adhesivo o alegatos en el juicio de referencia precisados en los artículos 181 y 182 de la Ley de Amparo en vigor. En la demanda relativa se señaló como acto reclamado la resolución de diez de diciembre de dos mil trece, dictado en la causa penal **719/2013-IV**, se señaló como autoridad responsable a la **Cuarta Sala Penal del Tribunal Superior de Justicia del estado de Tabasco**, con residencia en esta ciudad, así como violación a los artículos **14, 16 y 17** constitucionales. Queda a su disposición copia de la demanda. Asimismo, se requiere a la parte tercera interesada para que en el término **de tres días** contados a partir de la legal notificación por edictos, **señale domicilio en esta ciudad para oír y recibir citas y notificaciones**, apercibida que de no hacerlo las subsecuentes notificaciones, aún las de carácter personal se le efectuará **por medio de lista**, lo anterior con apoyo en el artículo 27, fracción II, de la referida Ley de amparo. Se hace del conocimiento a la tercera interesada para los efectos legales conducentes.

La Secretaria de Acuerdos

Maribel Pérez Morales

Rúbrica.

(R.- 398958)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Segundo de Distrito
Estado de Chihuahua
EDICTO

ROBERTO FRANCO IBARRA GAXIOLA
DOMICILIO DESCONOCIDO
(TERCERO INTERESADO)

En el juicio de amparo número **465/2014** promovido por **MIGUEL ANGEL CONTRERAS BENCOMO**, contra actos de la **JUNTA ESPECIAL NUMERO DOS DE LA LOCAL DE CONCILIACION Y ARBITRAJE, CON RESIDENCIA EN ESTA CIUDAD**, los cuales se hicieron consistir en: “La resolución de fecha **20 de marzo del 2014 por medio de la cual la Junta Local Especial Número Dos de Conciliación y Arbitraje declara procedente el incidente de prescripción de la acción de ejecución de laudo.**”. Publíquese este acuerdo tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en el Periódico Excelsior, que se edita en la ciudad de México, Distrito Federal, haciéndosele saber que debe presentarse dentro del término de treinta días hábiles contados a partir del siguiente al de la última publicación, apercibiéndosele que pasado este término si no comparece por sí o por medio de apoderado o gestor que pueda representarlo, se le tendrá por legalmente emplazada, y las ulteriores notificaciones, aún las de carácter personal, se le notificará por rotulón que se fijará en la puerta de este Juzgado.

Chihuahua, Chih., a 8 de julio de 2014.

La Secretaria del Juzgado Segundo de Distrito en el Estado Chihuahua

Lic. Gabriela G. Corral Vera

Rúbrica.

(R.- 398965)

Estados Unidos Mexicanos
Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado
San Andrés Cholula, Puebla
EDICTO

Al margen un sello con el escudo nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos. Poder Judicial de la Federación. Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado de Puebla, con residencia oficial en la ciudad de San Andrés Cholula, Puebla.

Emplazamiento a los terceros interesados Elvira Isabel García Ble, Alicia Caselis Martínez, Mario Eladio Mercado Narváez, María Margarita Villa Hernández, Juan Carlos Vázquez Caselis y María Celia Arvizu Acosta.

Presente.

En los autos del juicio de amparo número 1682/2013, promovido por **CARLOS ROBERTO FLORES REYES**, contra actos del Juzgado Quinto de lo Penal de la ciudad de Puebla y otra, que se hace consistir en el auto de formal prisión de treinta de octubre de dos mil trece, dictado en el proceso 391/2009 del índice del juzgado responsable y al ser señalados como terceros interesados y desconocerse su domicilio, con fecha veintinueve de agosto de dos mil catorce, se ordenó su emplazamiento por edictos, que se publicarán por tres veces, de siete en siete días en el “Diario Oficial de la Federación” y en el Periódico de mayor circulación en Puebla, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 27, fracción III, inciso b) de la Ley de Amparo y 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria, según su artículo 2º; haciendo de su conocimiento que deberán presentarse ante el Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado, dentro del término de

treinta días contados a partir del día siguiente al de la última publicación, para hacer valer sus derechos y señalar domicilio para recibir notificaciones, apercibidos que de no hacerlo se continuará el juicio y las subsecuentes notificaciones, aún las de carácter personal, se les harán por medio de lista. Queda a su disposición en la Secretaría de este órgano jurisdiccional copia autorizada de la demanda de garantías.

San Andrés Cholula, Puebla, a 10 de septiembre de 2014.

La Secretaria del Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado

Lic. Martha Cecilia Barrera Jiménez

Rúbrica.

(R.- 398057)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Tribunal Colegiado en Materia Penal del Décimo Primer Circuito
Morelia, Mich.
EDICTO

JUAN ARMANDO ZARAGOZA CALDERON, ROSA MORA ROJAS Y MARIA LUISA GUZMAN GUERRERO

En el lugar en que se encuentren hago saber a ustedes que: En los autos del juicio de amparo directo penal 242/2013, promovido por Martín Landín Moreno, contra de actos del magistrado de la Sexta Sala Penal del Supremo Tribunal de Justicia del estado de Michoacán, con residencia en esta ciudad, radicado en este Tribunal Colegiado en Materia Penal, se les ha señalado como terceros interesados y como se desconoce su domicilio actual, por auto de diecisiete de septiembre de dos mil catorce, se ordenó emplazarlas por medio edictos, haciéndoles saber que podrán presentarse en este Tribunal a defender sus derechos de considerarlo necesario, dentro de treinta días contados a partir del siguiente al de la última publicación, bajo apercibimiento que de no hacerlo en el tiempo concedido, las posteriores notificaciones, aún las de carácter personal, le correrán por medio lista de acuerdos que se fije en los estrados de este órgano colegiado, siguiendo los lineamientos establecidos en el numeral 29, de la Ley de Amparo, quedando a su disposición en la Secretaría de Acuerdos de dicho órgano colegiado, copia simple de la demanda de amparo de que se trata.

Morelia, Michoacán, a 17 de septiembre de 2014.

La Secretaria de Acuerdos del Tribunal Colegiado en Materia Penal del Décimo Primer Circuito

Lic. Ileri Amezcua Estrada

Rúbrica.

(R.- 398977)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Tribunal Colegiado en Materia Penal del Décimo Primer Circuito
Morelia, Mich.
EDICTO

GRACIA YOLANDA AVILA CUEVAS.

En el lugar en que se encuentre hago saber a Usted que:

En el juicio de amparo directo 381/2014, promovido por Mario Alberto Sánchez Herrera y/o Sánchez Hernández, contra actos del magistrado de la Tercera Sala Penal del Supremo Tribunal de Justicia del estado, con residencia en esta ciudad, radicado en este Tribunal Colegiado en Materia Penal, se le ha señalado como tercero interesada, y como se desconoce su domicilio actual, por auto de diecisiete de septiembre de dos mil catorce, este órgano colegiado determinó emplazarla por edictos, que deberán publicarse por tres veces, de siete en siete días en el Diario Oficial de la Federación, haciéndole saber que podrá presentarse en este Tribunal a defender sus derechos de considerarlo necesario, dentro del término de treinta días, contados a partir del siguiente al de la última publicación, apercibida que de no hacerlo en el tiempo concedido, las posteriores notificaciones aún las de carácter personal, le correrán por medio de lista de acuerdos que se fije en los estrados de este órgano, quedando a su disposición en la Secretaría de Acuerdos del mismo, copia simple de la demanda de amparo de que se trata.

Morelia, Michoacán, a 17 de septiembre de 2014.

La Secretaria de Acuerdos del Tribunal Colegiado en Materia Penal del Décimo Primer Circuito

Lic. Ileri Amezcua Estrada

Rúbrica.

(R.- 398978)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Segundo de Distrito en el Estado
Aguascalientes, Aguascalientes
EDICTO

Ana María Torres Esparza (Tercera interesada)

En cumplimiento al auto de diecisiete de septiembre de dos mil catorce, dictado en el juicio de amparo número 1717/2014-V, radicado en este Juzgado Segundo de Distrito en el Estado de Aguascalientes, con sede en la ciudad del mismo nombre, promovido por José Marcos García Terán, contra actos del Juez Cuarto de lo Mercantil del Estado, consistente en la resolución de diez de junio de dos mil catorce que confirmó el diverso de siete de abril del mismo año dentro del juicio ejecutivo mercantil 2049/2003; se ordenó en el presente juicio el emplazamiento por edictos de la tercera interesada Ana María Torres Esparza, mismos que deberán ser publicados por tres veces de siete en siete días en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República; asimismo, se le hace saber, que en el expediente en que se actúa debe presentarse ante este Juzgado Segundo de Distrito en el Estado de Aguascalientes, dentro de los treinta días contados a partir del día siguiente al de la última publicación y queda a su disposición para que se imponga de autos en la Secretaría de este Juzgado, debiendo señalar domicilio para oír y recibir notificaciones en esta ciudad, apercibida que de no comparecer dentro de ese término se le tendrá por emplazada y las subsecuentes notificaciones, aun las personales, se le harán por lista. Queda en la secretaría del juzgado copia de la demanda de garantías generadora de dicho juicio a su disposición para que comparezca al mismo si a sus intereses conviniere.

Aguascalientes, Aguascalientes, a 17 de septiembre de 2014.

Secretaria del Juzgado Segundo de Distrito en el Estado

Lic. Desidé Meza Murillo

Rúbrica.

(R.- 398973)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de Sinaloa
Mazatlán
EDICTO

Al tercero interesado

LUIS MARTIN LOZANO LOPEZ

El Juez Décimo de Distrito en el Estado de Sinaloa, con residencia en Mazatlán, ordena a usted (es) emplazarlo (s) como tercero (s) interesado (s) en el juicio de amparo 912/2013 promovido por LUIS HUMBERTO MEZA HERNANDEZ, contra actos del Juez Primero de Primera Instancia del Ramo Civil del Distrito Judicial de Mazatlán, Sinaloa y Oficial del Registro Público de la Propiedad y del Comercio, de esta ciudad. Haciendo consistir los actos reclamados 1. La orden de expedición, fijación, registro de cédula hipotecaria, por ende la sujeción del inmueble de mi propiedad, registrado bajo la inscripción número 29, Libro 294, Sección I, del Registro Público de la Propiedad y del Comercio en esta ciudad, a la contienda deducida en el juicio sumario civil hipotecario número 501/2005, e inscripción de la Cédula Hipotecaria.; notificándole que la audiencia constitucional tendrá verificativo a las nueve horas con cincuenta minutos del siete de octubre de dos mil catorce.

Mazatlán, Sinaloa, a 22 de septiembre de 2014.

Secretaria del Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de Sinaloa,
con residencia en Mazatlán

Lic. Sonia Jumilla Zamudio

Rúbrica.

(R.- 399414)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Décimo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal
EDICTO

AL MARGEN, EL ESCUDO NACIONAL QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. JUZGADO DECIMO DE DISTRITO EN MATERIA CIVIL EN EL DISTRITO FEDERAL.

En los autos del juicio ordinario civil 287/2014-B, promovido por la Comisión Federal de Electricidad, se dictó un proveído que a la letra dice:

“México, Distrito Federal, a veinticuatro de julio de dos mil catorce.

Agréguese a sus autos el escrito signado por Johana García Gutiérrez, apoderada de la actora; en atención a su contenido, y toda vez que del estado procesal que guardan los presentes autos, se advierte que este órgano jurisdiccional agotó la investigación para emplazar a la demandada “U Red Tecnologías de Información y Comunicación, sociedad anónima, promotora de inversión de capital variable, al haber girado oficio a diversas instituciones en auto de doce de junio de la presente anualidad; en consecuencia, con fundamento en el artículo 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, hágase el emplazamiento a juicio, de la enjuiciada “U Red Tecnologías de Información y Comunicación, sociedad anónima, promotora de inversión de capital variable, por medio de edictos a costa de la actora, los cuales deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación, y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República, debiéndose publicar por tres veces, de siete en siete días, para dar a conocer por esos medios a la demandada de referencia, que tiene el término de treinta días, contado a partir del siguiente al de la última publicación para comparecer a juicio, quedando a su disposición copia simple de la demanda y documentos base de la acción,

ya que de no hacerlo, se le harán las subsecuentes notificaciones por medio de rotulón que se fije en los estrados de este juzgado, y que el presente juicio fue promovido por la Comisión Federal de Electricidad.

Fíjese en la puerta de este juzgado, una copia del edicto respectivo, por todo el tiempo del emplazamiento. Notifíquese.

Así lo proveyó y firma la licenciada Irma Rodríguez Franco, Juez Décimo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, ante la secretaria Martha Patricia Guzmán Valentín, con quien actúa y da fe.

Dos firmas.”

Atentamente
México, D.F., a 24 de julio de 2014.

La Secretaria
Martha Patricia Guzmán Valentín
Rúbrica.

(R.- 398431)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de Sinaloa
Mazatlán
EDICTO

A la tercera interesada

LINDA AIDA VALDES VALDES

El Juez Décimo de Distrito en el Estado de Sinaloa, con residencia en Mazatlán, ordena a usted (es) emplazarla (s) como tercera (s) interesada (s) en el juicio de amparo 912/2013 promovido por LUIS HUMBERTO MEZA HERNANDEZ, contra actos del Juez Primero de Primera Instancia del Ramo Civil del Distrito Judicial de Mazatlán, Sinaloa y Oficial del Registro Público de la Propiedad y del Comercio, de esta ciudad. Haciendo consistir los actos reclamados 1. La orden de expedición, fijación, registro de cédula hipotecaria, por ende la sujeción del inmueble de mi propiedad, registrado bajo la inscripción número 29, Libro 294, Sección I, del Registro Público de la Propiedad y del Comercio en esta ciudad, a la contienda deducida en el juicio sumario civil hipotecario número 501/2005, e inscripción de la Cédula Hipotecaria.; notificándole que la audiencia constitucional tendrá verificativo a las nueve horas con cincuenta minutos del siete de octubre de dos mil catorce.

Mazatlán, Sinaloa, a 22 de septiembre de 2014.
Secretaria del Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de Sinaloa,
con residencia en Mazatlán
Lic. Sonia Jumilla Zamudio
Rúbrica.

(R.- 399419)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Noveno de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal
EDICTO

Tercero Interesado: José Luis Almaraz Kladiano.

En los autos del juicio de amparo 465/2014-I promovido por Benicia Zúñiga Portilla, contra actos del Juez Vigésimo Noveno de lo Familiar del Distrito Federal, se señaló como tercero interesado a José Luis Almaraz Kladiano, y como acto reclamado, en esencia la resolución que confirmó el auto que niega petición de embargo para garantizar pago de alimentos provisionales, dictado en los autos de la controversia del orden familiar número 2297/2011; por auto de veintidós de mayo de dos mil catorce, se admitió la demanda y en proveído de veinticuatro de septiembre del año en curso, se ordenó emplazar por medio de edictos al tercero interesado José Luis Almaraz Kladiano, requiriéndole para que se presente ante este juzgado dentro del término de treinta días contados del siguiente al de la última publicación, de no hacerlo, se le harán las subsecuentes notificaciones, aún las de carácter personal, por medio de lista, en los estrados de este juzgado; asimismo, hágase del conocimiento del tercero interesado referido que queda a su disposición en este Juzgado, copia simple de la demanda de amparo.

México, D.F., a 24 de septiembre de 2014.

El Secretario
Gustavo Medrano González
Rúbrica.

(R.- 399537)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Primer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito
Cancún, Q. Roo

EDICTO

Tercero interesada "SEA COAST REALTY", SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE, por conducto de quien legalmente las represente.

EN EL LUGAR EN DONDE SE ENCUENTRE;

EN AUTOS DEL EXPEDIENTE NUMERO 83/2014, FORMADO CON MOTIVO DE LA DEMANDA DE AMPARO PROMOVIDA POR "DUCA DU MEXICO", SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE, POR CONDUCTO DE SU REPRESENTANTE GUSTAVO SALAS RODRIGUEZ, CONTRA LA SENTENCIA DE VEINTICINCO DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL TRECE, DICTADA POR LOS MAGISTRADOS QUE INTEGRAN LA SALA MIXTA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL ESTADO, CON RESIDENCIA EN ESTA CIUDAD, EN AUTOS DEL TOCA MERCANTIL 93/2013; EL MAGISTRADO PRESIDENTE DEL PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL VIGESIMO SEPTIMO CIRCUITO, DICTO EL SIGUIENTE PRONUNCIAMIENTO:

En cumplimiento a lo ordenado en acuerdo de veintidós de agosto de dos mil catorce, se ordenó realizar el emplazamiento de la tercero interesada "SEA COAST REALTY", SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE, por medio de edictos por tres veces, de siete en siete días en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de mayor circulación en la República Mexicana; haciéndole saber a la aludida tercero interesada que deberá presentarse dentro del término de treinta días, contados a partir del siguiente al de la última publicación, tal como lo dispone el artículo 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley de Amparo, de considerarlo pertinente a la defensa de sus intereses; así mismo, en su oportunidad, fíjese en la puerta de este Tribunal, copia íntegra de la resolución que se ordena publicar, por todo el tiempo del emplazamiento.

Atentamente

Cancún, Quintana Roo, a 28 de agosto de 2014.

El Secretario de Acuerdos del Primer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito

Lic. José Luis Díaz Pereira

Rúbrica.

(R.- 398238)

Estados Unidos Mexicanos

Poder Judicial de la Federación

Juzgado Primero de Distrito en Materia Civil

México, D.F.

EDICTO

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice:

Estados Unidos Mexicanos, Juzgado Primero de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, a dieciocho de septiembre de dos mil catorce.

Tercero Interesado: Jaime Gutiérrez Villicaña.

En los autos del juicio de amparo 566/2014-I, promovido por María Ochoa Fernández, contra actos del Juez y Secretario Actuario adscritos al Juzgado Cuadragésimo Sexto de lo Civil del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, se reclama: las actuaciones realizadas, sentencia y sus inminentes actos de ejecución, dictadas dentro del juicio ordinario civil expediente 673/2013, promovido por Jaime Gutiérrez Villicaña en contra de la hoy parte quejosa; con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27, fracción III, inciso b), segundo párrafo, de la Ley de Amparo y 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria de la Ley de Amparo, se ordena notificar al tercero interesado Jaime Gutiérrez Villicaña, a fin de que comparezca a deducir sus derechos en el término de treinta días contados a partir del día siguiente al en que se efectúe la última publicación, quedando a su disposición en la secretaría de este juzgado copia simple del escrito inicial de demanda, así como del auto admisorio, mismo que será publicado por tres veces de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación de la República, apercibido de que en caso de no apersonarse a este juicio de amparo, las ulteriores notificaciones se le harán por medio de lista, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 27, fracción II de la Ley de Amparo.

El Secretario del Juzgado Primero de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal

Lic. Salvador Damián González

Rúbrica.

(R.- 398291)

Estados Unidos Mexicanos

Poder Judicial de la Federación

Juzgado Octavo de Distrito en el Estado de México

Naucalpan de Juárez
Juzgado Octavo
Exp. 348/2014-NA
Actuaciones
EDICTO

EDGAR FROYLAN POSADAS SEGURA, por su propio derecho, promovió juicio de amparo número 348/2014-NA, contra actos que reclama del **JUEZ QUINTO CIVIL DE TLALNEPANTLA CON RESIDENCIA EN NAUCALPAN DE JUAREZ**, y otras autoridades, consistentes esencialmente todo lo actuado en el juicio ordinario civil 271/2010-1.

Asimismo, se hace de su conocimiento que se señalaron las **ONCE HORAS CON UN MINUTO DEL CUATRO DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL CATORCE**, para que tenga verificativo la audiencia constitucional.

Se señalaron como terceros interesados, entre otros a **JORGE GAONA MACLOY** y **RUBEN BUENDIA RODRIGUEZ**, y toda vez que a la fecha se desconoce el domicilio actual y correcto de dichos terceros, se ordenó su notificación por medio de edictos, para que dichos terceros se presenten dentro del término de **TREINTA DIAS** contados a partir del siguiente al de la última publicación, en el local que ocupa este **Juzgado Octavo de Distrito en el Estado de México, con residencia en Naucalpan de Juárez, ubicado en Boulevard Toluca, número 4, Quinto Piso, Colonia Industrial, código postal 53370, Naucalpan de Juárez, Estado de México**, quedando a su disposición en la secretaría de este juzgado federal las copias de traslado correspondientes. En el sentido que si no se presentan en ese término, se seguirá el juicio en su rebeldía y las ulteriores notificaciones, aun las de carácter personal, les surtirán efectos por medio de las listas que se fijen en los estrados de este juzgado federal.

Naucalpan de Juárez, Estado de México, a 3 de septiembre de 2014.

El Secretario del Juzgado Octavo de Distrito en el Estado de México

Lic. Nicolás Blancas Sánchez

Rúbrica.

(R.- 398014)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Decimocuarto de Distrito en el Estado de Veracruz,
con sede en Coatzacoalcos, perteneciente al Décimo Circuito
EDICTO

Grupo Jaba Sociedad Anónima de Capital Variable y su representante legal Javier Bastar Ramón. (Terceros Interesados).

En cumplimiento al acuerdo de nueve de septiembre de dos mil catorce, emitido en el juicio de amparo 198/2014-V, promovido por Iván Rodríguez Cuello, contra actos de la Junta Especial Número Catorce de la Local de Conciliación y Arbitraje en el Estado, con residencia en Minatitlán, Veracruz, en el que demandó como acto reclamado la dilación en el expediente laboral 13/XIV/2012, se ordenó en el presente juicio de amparo el emplazamiento por edictos a los terceros interesados Grupo Jaba Sociedad Anónima de Capital Variable y su representante legal Javier Bastar Ramón, mismos que deberán ser publicados por tres veces y de siete en siete días, tanto en el Diario Oficial de la Federación, como en uno de los periódicos de mayor circulación que se edite en la República Mexicana; asimismo, se les hace saber, que deberán presentarse ante este Juzgado Decimocuarto de Distrito en el Estado de Veracruz, residente en Coatzacoalcos, dentro del término de treinta días, contados a partir del siguiente al de la última publicación de los edictos (27 de octubre de 2014), a defender sus derechos en el presente juicio de amparo.

Asimismo, se indica que se encuentran señaladas las trece horas del veintiséis de septiembre de dos mil catorce, para que tenga verificativo la audiencia constitucional.

Notifíquese.

Así lo proveyó y firma el licenciado Manuel Jadad Rangel Cruz, Secretario del Juzgado Decimocuarto de Distrito en el Estado de Veracruz, Encargado del Despacho por licencia médica concedida al Titular, en términos del artículo 43 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, asistido de la licenciada Guadalupe Toledo Matus, Secretaria que autoriza. DOY FE.

Atentamente

Coatzacoalcos, Veracruz, a 9 de septiembre de 2014.

La Secretaria del Juzgado Decimocuarto de Distrito en el Estado de Veracruz

Lic. Guadalupe Toledo Matus

Rúbrica.

(R.- 398294)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación

Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito
EDICTO

AL MARGEN, EL ESCUDO NACIONAL QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION. SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO.

En los autos del juicio de amparo directo número **DC.- 253/2014**, promovido por **Humbertina Cárdenas Cruz y Rafael Alvarez Torres**, contra actos de la **Cuarta Sala Civil del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal**, cuyo acto reclamado deriva del toca **521/2012/2**; y como no se conoce el domicilio cierto y actual del tercero interesado **FELICIANO CUEVAS MEJIA**, se ha ordenado emplazarlo a juicio por **edictos**, los que se publicarán **por tres veces de siete en siete días hábiles**, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los Periódicos de mayor circulación en toda la República, ello en atención a lo dispuesto por el artículo 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria a la Ley de Amparo, por lo tanto, queda a disposición del tercero interesado antes mencionado, en la Secretaría de este órgano jurisdiccional, copias simples de la demanda y sus anexos; asimismo se le hace saber que cuenta con el término de **treinta días hábiles** que se computarán a partir del día hábil siguiente a la última publicación de los edictos de mérito, para que acuda ante este Tribunal Colegiado en forma personal o por conducto de su representante o apoderado legal, para los efectos que refiere el artículo 181 de la Ley de Amparo, a hacer valer sus derechos si a su interés conviniere y señale domicilio para oír y recibir notificaciones en esta ciudad capital, apercibido que de no hacerlo, las ulteriores notificaciones, aún las de carácter personal se le harán por lista de acuerdos de este Tribunal.

Atentamente

México, D.F., a 24 de septiembre de 2014.

Secretario de Acuerdos del Segundo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito

Sergio Molina Castellanos

Rúbrica.

(R.- 398506)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Tercer Tribunal Colegiado del Decimoquinto Circuito
Mexicali, Baja California
EDICTO

HERIBERTO AGUAYO BENITEZ.

En los autos del juicio de amparo directo número 1123/2014, promovido por **RAMON HERNANDEZ MENDOZA**, en contra de la resolución dictada por la Tercera Sala del Tribunal Superior de Justicia del Estado, con residencia en esta ciudad, dentro del toca civil 2006/2013, por auto dictado el día de hoy ordeno se emplace al tercero perjudicado **HERIBERTO AGUAYO BENITEZ**, por medio de edictos para que dentro del término de treinta días contados a partir del día siguiente al de la última publicación, comparezca ante este Tribunal Colegiado, en defensa de sus intereses si así lo estima conveniente, haciendo de su conocimiento que queda a su disposición en la Secretaría de este Tribunal, copia simple de la demanda de garantías, los presentes edictos deberán publicarse por tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en el periódico de mayor circulación a nivel nacional (Excelsior), se expide lo anterior en cumplimiento a lo dispuesto por el Acuerdo General 16/2013 del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal, que reforma el artículo 2 fracción I, del diverso Acuerdo General 5/2013 que establece los lineamientos para la atención de solicitudes de publicaciones que hacen los órganos jurisdiccionales y el artículo 27 fracción III inciso c) de la Ley de Amparo en vigor, a partir del diecisiete de octubre del dos mil catorce.

Mexicali, B.C., a 9 de septiembre de 2014.

Secretaria de Acuerdos del Tercer

Tribunal Colegiado del XV Circuito

Lic. Angelina Sosa Camas

Rúbrica.

(R.- 398641)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación

**Juzgado Quinto de Distrito en el Estado
San Andrés Cholula, Puebla
EDICTO**

Al margen un sello con el escudo nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos. Poder Judicial de la Federación. Juzgado Quinto de Distrito en el Estado de Puebla, con residencia oficial en la ciudad de San Andrés Cholula, Puebla.

En los autos del juicio de amparo número 172/2014 promovido por Jorge Octavio Moreno Guzmán, contra actos del Juez Tercero de Primera Instancia en Materia Familiar del Distrito Judicial de la ciudad de Puebla, Puebla y otra autoridad, se ha señalado como tercera interesada **Salustia Mora Bautista**, y dado que se desconoce su domicilio, se ha ordenado su emplazamiento por medio de edictos que deberán publicarse tres veces consecutivas, de siete en siete días, en el “Diario Oficial de la Federación”, de conformidad con lo dispuesto en el inciso c) fracción III del artículo 27 de la nueva Ley de Amparo, y 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la ley citada. Queda a su disposición en la actuario de este juzgado ubicado en Avenida Osa Menor número Ochenta y dos, Séptimo Piso, Ala Sur, Ciudad Judicial Siglo XXI, Reserva Territorial Atlixayotl, San Andrés Cholula, Puebla, Código Postal 72810, copia simple de la demanda de garantías, haciéndole saber que deberá presentarse dentro del término de treinta días contados del siguiente al de la última publicación, bajo el apercibimiento que de no comparecer, las notificaciones que le correspondan le serán hechas mediante lista, en términos de la fracción II, del numeral 27, de la nueva Ley de Amparo.

Atentamente

San Andrés Cholula, Puebla, a 17 de septiembre de 2014.

La Secretaria del Juzgado Quinto de Distrito en el Estado de Puebla

Lic. Nadya Domínguez Andrade

Rúbrica.

(R.- 398642)

**Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Primero de Distrito en el Estado,
con sede en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas
11 Juicio de Amparo 579/2014
EDICTO**

Estados Unidos Mexicanos, Juzgado Primero de Distrito en el Estado de Chiapas.

**“FERROCARRILES CHIAPAS MAYAB”, SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE”
PRESENTE.**

En virtud de ignorar su domicilio por este medio se le notifica la iniciación del juicio de amparo **579/2014**, promovido por **Jaime Hernández Sánchez**, apoderado legal de **“FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC”, Sociedad Anónima de Capital Variable**, contra actos del **Presidente de la Junta Cuarenta y Nueve de la Federal de Conciliación y Arbitraje, con residencia en esta ciudad y de otras autoridades**, juicio en el cual señaló con el carácter de tercero interesado y por este medio se le emplaza para que en el término de tres días contados a partir del día siguiente al de la última publicación, deberá presentarse ante este Tribunal, apercibiéndole que en caso de no hacerlo así, por apoderado, representante legal o gestor que pueda representarlo, se seguirá este juicio conforme legalmente le corresponde y las subsecuentes notificaciones aún aquéllas de carácter personal, se le harán por lista que se fije en los estrados de este juzgado, queda a su disposición en la Secretaría de este órgano jurisdiccional, las copias simples de traslado de la demanda de garantías.

Asimismo, se hace de conocimiento, que para las **NUEVE HORAS DEL CICNO DE NOVIEMBRE DE DOS MIL CATORCE**, está prevista la celebración de la audiencia constitucional.

Atentamente

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, a 12 de agosto de 2014.

El Secretario del Juzgado Primero de Distrito en el Estado de Chiapas

Lic. Ramón Hugo Flores Díaz

Rúbrica.

(R.- 398667)

**Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación**

**Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de México,
con residencia en Naucalpan
Actuaciones
EDICTO**

Tercero Interesado:

1) Moises Jiménez Coxanteje.

En los autos del juicio de amparo 763/2014-II, promovido por Regio Gas, Sociedad Anónima de Capital Variable, por conducto de su apoderado legal Miguel Triano García, contra actos de la Junta Especial Número Cinco de a la Local de Conciliación y Arbitraje del Valle Cuautitlán Texcoco y otras autoridades, por el acto consistente en:

- El auto de radicación de fecha 16 de abril de 2013, los acuerdos de fecha 5 de junio "de" 2013, las razones actuariales de fechas quince de agosto del dos mil trece, citatorio previo de fecha quince de agosto del dos mil trece, la razón actuarial de fecha dieciséis de agosto del dos mil trece, la audiencia de fecha 5 de septiembre del 2013 y su respectivo acuerdo, la audiencia de fecha 27 de noviembre del 2013 y su respectivo acuerdo, así como desde luego el laudo de fecha 28 de abril del 2014, que se aprecian en el expediente laboral número J.5/240/2013.

Requírase al tercero interesado para que se apersona al presente juicio dentro del término de treinta días, contados a partir del día siguiente al de la última publicación de los edictos ordenados, así como señale domicilio para recibir notificaciones dentro de la jurisdicción de este Juzgado.

Apercibido que en caso de no hacerlo así, las subsecuentes notificaciones se le harán por medio de lista, que se fija en este Juzgado.

Atentamente

Naucalpan de Juárez, México, a 24 de septiembre de 2014.
La Secretaria del Juzgado Décimo de Distrito en el Estado de México
Lic. Myrna Sirene León Pérez
Rúbrica.

(R.- 398769)

**Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Tercero de Distrito en el Estado
San Andrés Cholula, Puebla
EDICTO**

Se hace del conocimiento de **Servicios Inmobiliarios y Computación, S.A. de C.V.**, que en el Juzgado Tercero de Distrito en el Estado de Puebla, **Dzidzielia Rodríguez González, en su carácter de Apoderada de Aeropuertos y Servicios Auxiliares**, promovió el **juicio ordinario civil 166/2013-B**, en su contra y como se desconoce su domicilio, se ha ordenado emplazarla al mismo por **edictos**, los cuales deberán publicarse por tres veces, de siete en siete días, en el "Diario Oficial", y en uno de los periódicos diarios de mayor circulación en la República, haciéndosele saber que debe presentarse dentro del término de **treinta días**, contados del siguiente al de la última publicación en este Juzgado, con domicilio sito en edificio sede del Poder Judicial de la Federación, ubicado en Avenida Osa Menor 82, quinto piso, ala sur, Ciudad Judicial Siglo XXI, San Andrés Cholula, Puebla; en el entendido que se fijará además en la puerta de este juzgado copia simple de la demanda, del auto admisorio de demanda y de los documentos fundatorios de la acción, por todo el tiempo del emplazamiento. Si, pasado éste término, no comparece por sí, por apoderado o por gestor que pueda representarla, se seguirá el juicio en rebeldía, haciéndosele las ulteriores notificaciones por rotulón, que se fijará en la puerta del juzgado.

Hágasele saber a la demandada, que la actora le reclama en síntesis, lo siguiente: La rescisión del contrato de arrendamiento suscrito el dos de enero de dos mil nueve, entre Operadora Estatal de Aeropuertos, S.A. de C.V., y Servicios Inmobiliarios y Computación, S.A. de C.V., cuyo objeto es el Hangar B-14; la desocupación y entrega de dicho hangar; el pago de \$104,974.20, por concepto de rentas generadas y no pagadas; actualizaciones de renta; entre otras prestaciones.

Asimismo, se hace del conocimiento de la demandada que deberá presentarse ante este juzgado dentro del término de **treinta días hábiles** contados a partir del día siguiente al de la última publicación, para recoger las copias de traslado respectivas y consultar los autos, a fin de dar contestación a la demanda instaurada en su contra, en un término de **nueve días** contados a partir de que hayan transcurrido los treinta días concedidos, en el entendido que de ser omisa se seguirá el juicio en rebeldía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 315, del Código Federal de Procedimientos Civiles.

San Andrés Cholula, Puebla, a 18 de septiembre de 2014.
Secretaria del Juzgado Tercero de Distrito en el Estado de Puebla

Lic. Leonila Luna Flores
Rúbrica.

(R.- 398796)

**Estados Unidos Mexicanos
Estado de Guanajuato**

Poder Judicial
Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Gto.
Primera Sala Civil
Secretaría
EDICTO

Por el presente publíquese tres veces de siete en siete días en el Diario Oficial de la Federación y Periódico de Circulación Nacional y hágase saber al ciudadano Reynaldo García García, la interposición de la demanda de amparo promovida por el ciudadano Licenciado Jassen Guerrero Barrón, contra actos de esta Primera Sala Civil del Supremo Tribunal de Justicia de Guanajuato, consistentes en la resolución de fecha 29 veintinueve de abril de 2014 dos mil catorce, dictada en el Toca 189/2014, con motivo de la apelación interpuesta por el Licenciado Adolfo Hernández Baeza, mandatario judicial de Silvestre Acevedo Buchanan, en contra de la sentencia de fecha veintidós de enero de dos mil catorce, emitida por el Juez de Partido Tercero Civil en León, Guanajuato, dentro del Juicio Ordinario Civil número C-916/2011, sobre nulidad de escritura y otras prestaciones, promovido por el Ingeniero Silvestre Acevedo Buchanan, en su carácter de apoderado legal para pleitos y cobranzas y actos de administración de Grupo ACASA, Sociedad Anónima de Capital Variable, en contra de Armando Braguidoli García, Susana García Torres, Jassen Guerrero Barrón, dirección General de Impuestos Inmobiliarios y Catastro del Municipio de León, Guanajuato, Registro Público de la Propiedad y del Comercio de León, Guanajuato, Licenciado Antonio Hernández Ornelas, Licenciado Jaime González Valdivia, Licenciada Gabriela Puente García y Gregorio Leal Flores, así como los terceros llamados a juicio Reynaldo García García y sucesión a bienes de Roberto Bermúdez Flores; para que comparezca ante el Tribunal Colegiado en Materia Civil del Décimo Sexto Circuito en turno, a defender sus derechos, a realizar alegatos o a promover amparo adhesivo, según lo dispuesto por el numeral 181 de la Ley de Amparo en vigor, en su carácter de tercero interesado. Haciéndole saber que debe presentarse dentro del término de treinta días contados al día siguiente al de la última publicación.-

“2014. Año de Efraín Huerta”
Guanajuato, Guanajuato, a 17 de septiembre de 2014.
La Secretaría de Acuerdos de la Primera Sala Civil
del Supremo Tribunal de Justicia en el Estado Guanajuato
Lic. Sanjuana Azucena Escoto Gómez
Rúbrica.

(R.- 398808)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Sexto Tribunal Unitario del Segundo Circuito
Toluca, Estado de México
EDICTO

Terceros interesados

Mayra Lamas Márquez y Fidel González Lamas.

Al margen sello con Escudo Nacional dice: Estados Unidos Mexicanos.- Poder Judicial de la Federación.

En el juicio de amparo 39/2014, promovido por Carlos Obed Sánchez Angel, contra actos del Segundo Tribunal Unitario del Segundo Circuito y del Juez Quinto de Distrito en Materia de Procesos Penales Federales en el Estado de México, se dictó un acuerdo para hacer saber a los terceros interesados Mayra Lamas Márquez y Fidel González Lamas, que se les tuvo como terceros interesados y en términos del artículo 315, del Código Federal de Procedimientos Civiles, aplicado supletoriamente a la Ley de Amparo, se les manda emplazar a este juicio por medio de los presentes edictos, para que si a su interés conviene se apersonen a él, en el entendido de que deben presentarse en el local de este Tribunal Unitario, sito en Avenida Doctor Nicolás San Juan, número ciento cuatro, cuarto piso, torre D, colonia Ex Rancho Cuauhtémoc, Toluca, Estado de México, por sí o por medio de apoderado o representante legal, dentro del término de treinta días, contados a partir del siguiente al de la última publicación de este edicto; asimismo, se hace de su conocimiento que se han fijado las diez horas con treinta minutos del uno de octubre de dos mil catorce, para que tenga verificativo la audiencia constitucional. Quedando a su disposición en la Secretaría de Acuerdos de este Tribunal Unitario copia simple de la demanda de amparo.

Para su publicación por tres veces de siete en siete días en el Diario Oficial de la Federación y en el periódico de mayor circulación en la república, se expide la presente en la ciudad de Toluca, Estado de México, a diecisiete de septiembre de dos mil catorce. Doy fe.

Atentamente
La Secretaría del Tribunal
Anel Jaramillo Velázquez
Rúbrica.

(R.- 398952)

Estados Unidos Mexicanos

Juzgado Tercero de Distrito
Tapachula de Córdova y Ordóñez, Chiapas
EDICTO

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION.

JUZGADO TERCERO DE DISTRITO EN EL ESTADO DE CHIAPAS.

CC. CARLOS MARIO CAMPOS AMAYA, DOUGLAS ALEXANDER QUINTEROS, MAYRA JANETH PREZA MEJIA, YASMIN LISSETH MARTINEZ CAMPOS, ELISA ALDAHY FAGOAGA CHAVEZ, JOSE PEDRO GAITAN QUINTEROS Y MANUEL DE JESUS GOMEZ LANDAVERDE

En el juicio de amparo número 799/2014, promovido por VALENTIN CIFUENTES PEREZ, ESGAR MENDEZ BARRIOS Y JUAN CARLOS CANO DE LA CRUZ, contra actos del Juez Primero del Ramo Penal, con sede en esta ciudad, por auto de esta fecha se mandó a emplazar a ustedes como en efecto lo hago, por medio de edictos que se publicarán por tres veces de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de mayor circulación en la República Mexicana, para que en el término de treinta días siguientes al de la última notificación, se apersonen a este juicio en su carácter de terceros interesados si así conviniere a sus intereses, en el entendido, que la copia de la demanda de garantías, queda a su disposición en la Secretaría de este Juzgado; apercibidos que de no comparecer por sí o por apoderado o gestor que pueda representarlos, se ordenará que las subsecuentes notificaciones así como las de carácter personal, se realicen por lista que se publican diariamente en este juzgado, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 26, fracción III, y 29 de la Ley de Amparo, en el entendido, de que la copia de la demanda de amparo, queda a su disposición en la Secretaría de este Juzgado.

Y PARA SU PUBLICACION POR TRES VECES DE SIETE EN SIETE DIAS, EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. EXPIDO EL PRESENTE, EN LA CIUDAD DE TAPACHULA DE CORDOVA Y ORDOÑEZ, CHIAPAS, A LOS ONCE DIAS DEL MES DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL CATORCE.

El Secretario del Juzgado Tercero de Distrito en el Estado de Chiapas

Lic. Eliazar López Valdez

Rúbrica.

(R.- 398968)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Primero de Distrito en el Estado
Chetumal, Quintana Roo
EDICTO

En los autos del juicio de amparo número **724/2013-I-B**, promovido por **WILBERTH MANUEL ESTRELLA SALAZAR**, contra actos del Juez Primero Penal de Primera Instancia, con sede en esta ciudad y otra autoridad, en el que señaló como acto reclamado el **auto de formal prisión dictado en su contra en la causa penal 374/2013, el veintisiete de octubre de dos mil trece y su ejecución**; en esta fecha se ordenó emplazar al tercero interesado **CARLOS RAMON NEGRON**, por medio de edictos que se publicaran por tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República, en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 30 de la Ley de Amparo, 297 fracción II y 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria a la Ley de Amparo; por lo que a través de los mismos se le hace saber al aludido tercero interesado que podrá presentarse en este Juzgado Primero de Distrito en el Estado de Quintana Roo, ubicado en avenida José María Morelos, número trescientos cuarenta y ocho, esquina con calle Laguna Encantada, con sede en Chetumal, Quintana Roo, dentro del término de **TREINTA DIAS**, contados a partir del siguiente al de la última publicación, por sí, por apoderado o por gestor que pueda representarlo, a defender sus derechos; apercibido que de no comparecer dentro del término señalado, se seguirá el juicio, haciéndose las ulteriores notificaciones por medio de lista, en términos del artículo 26, fracción III de la Ley de Amparo.

Asimismo, con fundamento en el artículo 117 de la Ley de Amparo, se le da vista con el contenido de los informes justificados rendidos por las autoridades señaladas como responsables.

Finalmente, se les hace saber que la audiencia constitucional del juicio está señalada para las **DIEZ HORAS CON DIEZ MINUTOS DEL VEINTICUATRO DE ABRIL DE DOS MIL CATORCE**.

Chetumal, Quintana Roo, a 24 de marzo de 2014.

El Juez Primero de Distrito en el Estado de Quintana Roo

Lic. Rogelio Eduardo Leal Mota

Rúbrica.

(R.- 398970)

Estados Unidos Mexicanos

**Poder Judicial de la Federación
Juzgado Segundo de Distrito en Materia de Amparo
y de Juicios Federales en el Estado de México
EDICTO**

Tercero interesado

Sucesión a Bienes de Albertina Quiroz Rojas por conducto de su albacea Félix Carmen De La Cruz Quiroz
Al margen sello con escudo nacional dice: Estados Unidos Mexicanos.- Poder Judicial de la Federación.

En cumplimiento al auto de seis de junio de dos mil catorce, dictado por Edgar Genaro Cedillo Velázquez, Juez Segundo de Distrito en Materia de Amparo y Juicios Federales, en el juicio de amparo 144/2014-vi, promovido por Catalina Gloria Quiroz Rojas, contra actos del Juez Primero Civil de Primera Instancia del Distrito Judicial de Lerma de Villada del Tribunal Superior de Justicia del Estado de México, consistente en el acuerdo de dieciséis de enero de dos mil catorce, dictado en el expediente 661/2000, que no acordó de conformidad la ejecución de la sentencia, se le tuvo como tercera interesada y en términos del artículo 27, fracción iii, inciso b), de la ley de amparo, se ordenó emplazarla por medio de los presentes edictos a este juicio, para que si a sus intereses con viniere se apersona, entendiéndose que debe presentarse en el local de este Juzgado Segundo de Distrito en Materia de Amparo y Juicios Federales en el Estado de México, ubicado en avenida Doctor Nicolás San Juan, ciento cuatro, colonia Ex rancho Cuauhtémoc, en Toluca, Estado de México, código postal 50010, dentro del plazo de treinta días, contados a partir del siguiente al de la última publicación de este edicto, en la inteligencia de que de no comparecer por sí misma o, a través de apoderado o gestor en el plazo señalado, se continuará con el presente juicio constitucional y las notificaciones, aún las de carácter personal, se les harán por medio de lista que se fije en este juzgado de distrito; haciendo de su conocimiento que se han señalado las once horas con cuarenta minutos del veintidós de septiembre de dos mil catorce, para la celebración de la audiencia constitucional. Queda a su disposición en la secretaría de este juzgado copia simple de la demanda y aclaración.

Para su publicación por tres veces de siete en siete días en el Diario Oficial de la Federación y en el periódico de mayor circulación en la república, se expide la presente en la ciudad de Toluca, Estado de México, a diecisiete de septiembre de dos mil catorce. Doy fe.

Atentamente
El Secretario del Juzgado
Carlos Gustavo Núñez Alonso
Rúbrica.

(R.- 399159)

**Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Séptimo de Distrito en el Estado de Morelos
EDICTO**

**EMPLAZAMIENTO TERCERA INTERESADA
ANTONIA VARGAS VELAZQUEZ, EN REPRESENTACION DE RITA Y JOSE MARTIN AMBOS DE
APELLIDOS MEJIA VARGAS.**

AL MARGEN UN SELLO CON EL ESCUDO NACIONAL QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION. JUZGADO SEPTIMO DE DISTRITO EN EL ESTADO DE MORELOS.

EN EL JUICIO DE AMPARO 826/2014, PROMOVIDO POR ALFREDO MARTINEZ DELGADO, CONTRA ACTOS DEL JUEZ TERCERO PENAL DE PRIMERA INSTANCIA DEL PRIMER DISTRITO JUDICIAL DEL ESTADO DE MORELOS, SE LE HA SEÑALADO COMO TERCERA INTERESADA, Y COMO SE DESCONOCE SU DOMICILIO ACTUAL, POR ACUERDO DE ESTA MISMA FECHA, SE ORDENO EMPLAZARLA POR EDICTOS, QUEDANDO A SU DISPOSICION COPIA DE LA DEMANDA EN LA SECRETARIA DE ESTE JUZGADO SEPTIMO DE DISTRITO EN EL ESTADO DE MORELOS, UBICADO EN BOULEVARD DEL LAGO, NUMERO 103, COLONIA VILLAS DEPORTIVAS, DELEGACION MIGUEL HIDALGO, CUERNAVACA, MORELOS, CODIGO POSTAL 62370, ASIMISMO LE HAGO SABER QUE DEBERA PRESENTARSE DENTRO DEL TERMINO DE TREINTA DIAS, CONTADOS A PARTIR DEL SIGUIENTE AL DE LA ULTIMA PUBLICACION, A RECOGER LAS DOCUMENTALES CITADAS Y SEÑALAR DOMICILIO EN ESTA CIUDAD PARA OIR Y RECIBIR NOTIFICACIONES; APERCIBIDA QUE DE NO HACERLO, SE LE HARAN LAS SUBSECUENTES NOTIFICACIONES A TRAVES DE LA LISTA QUE SE FIJA EN LOS ESTRADOS DE ESTE JUZGADO.

Atentamente
Cuernavaca, Morelos, a 22 de septiembre de 2014.
La Juez de Distrito en el Estado de Morelos
Maestra en Derecho Gabriela Elena Ortiz González
Rúbrica.
La Secretaria del Juzgado
Lic. Isela Jayme Salas
Rúbrica.

(R.- 399160)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Sexto de Distrito en Materia Civil en el D.F.
EDICTO

Dentro de los autos del juicio de amparo número **501/2014-II**, promovido por **CARLOS LOPEZ MANRIQUE, por su propio derecho**; contra actos del **JUEZ SEXAGESIMO TERCERO DE LO CIVIL DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL**; no se cuenta con el domicilio **cierto y actual** en donde pudieran ser emplazado a éste, el tercero interesado **JOSE FERNANDO SEBASTIAN FLORES SANCHEZ**, pese a que con anterioridad, y durante el trámite del mismo, se agotaron todas las investigaciones y gestiones a las que este juzgado tiene acceso para localizar el domicilio de dicha persona, sin haber tenido éxito; en consecuencia, se ha ordenado emplazarlo por medio de edictos, los que tendrán que ser publicados por **tres veces de siete en siete días hábiles** en el **Diario Oficial de la Federación** y en uno de los **periódicos de mayor circulación en toda la República**, ello, con fundamento en el **artículo 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria a la Ley de Amparo**; quedando a disposición de dicho tercero interesado, en la Secretaría de este **JUZGADO SEXTO DE DISTRITO EN MATERIA CIVIL EN EL DISTRITO FEDERAL**, copia simple de la demanda respectiva; asimismo, se hace de su conocimiento que cuenta con un término de **treinta días**, que computarán a partir de la última publicación de los edictos de mérito, para que ocurra ante este órgano de control constitucional a hacer valer sus derechos si a su interés conviniere y señale domicilio para **oír y recibir** notificaciones en esta **Ciudad de México, Distrito Federal**, apercibido de que en caso de no hacerlo, las ulteriores notificaciones, aún las de carácter personal se le hará por medio de lista de acuerdos que se publica en este órgano jurisdiccional.

Asimismo, se reserva por el momento señalar fecha para la audiencia constitucional respectiva, hasta en tanto trascurra el plazo de **treinta días** referido.

Atentamente
México, D.F., a 1 de octubre de 2014.
La Secretaria del Juzgado Sexto de Distrito en
Materia Civil en el Distrito Federal
Lic. Azucena Espinoza Chá
Rúbrica.

(R.- 399509)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juez Decimotercero de Distrito en el Estado de México
Naucalpan de Juárez
EDICTO

Se emplaza a la tercera interesada menor de edad con iniciales S. O. M., por conducto de su progenitora Erika Mijangos Hernández

En cumplimiento a lo ordenado en el auto de diecisiete de septiembre de dos mil catorce, dictado por el licenciado Ranulfo Castillo Mendoza, Juez Decimotercero de Distrito en el Estado de México, con residencia en Naucalpan de Juárez, en el juicio de amparo número 525/2014-VI, promovido por Roberto Vega López, por derecho propio, contra actos de la Tercera Sala Colegiada Penal de Tlalnepantla, con residencia en Ecatepec de Morelos, Estado de México, en términos del artículo 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, aplicado supletoriamente a la Ley de Amparo, acorde a su ordinal 2º, párrafo segundo, se le manda emplazar con el carácter de tercero interesada por medio de los presentes edictos, a fin de hacerle saber que dentro del plazo de treinta días, contado a partir del siguiente al de la última publicación, deberá comparecer en el local de este juzgado, sito en boulevard Toluca, número 4, colonia Industrial Naucalpan, municipio de Naucalpan de Juárez, Estado de México, previniéndole que si no lo hace por sí o por apoderado legal, las subsecuentes notificaciones se le harán, aun las de carácter personal, por medio de su publicación en la lista que se fija en los estrados, quedando a su disposición en la actuario de este órgano copia simple de la demanda.

Para su publicación por tres veces, de siete en siete días, en un periódico de mayor circulación en toda la república, se expide el presente en Naucalpan de Juárez, Estado de México, a los diecisiete días del mes de septiembre de dos mil catorce.

Atentamente
Juez Decimotercero de Distrito en el Estado de México,
con residencia en Naucalpan de Juárez
Lic. Ranulfo Castillo Mendoza
Rúbrica.

(R.- 399533)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Décimo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal
EDICTO

AL MARGEN. EL ESCUDO NACIONAL QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. JUZGADO DECIMO DE DISTRITO EN MATERIA CIVIL EN EL DISTRITO FEDERAL.

"En los autos del juicio ordinario civil 515/2013-B, promovido por el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), se dictó un proveído que a la letra dice:

México, Distrito Federal, a veinticinco de junio de dos mil catorce.

Agréguese a sus autos el escrito signado por Jesús Jacinto Hernández Garduño, en su carácter de Director de Asuntos Jurídicos y Proyectos Legislativos, y apoderado legal de la actora; en atención a su contenido, y toda vez que del estado procesal que guardan los presentes autos, se advierte que este órgano jurisdiccional agotó la investigación para emplazar a la codemandada **Fundación Reneé Chauffray, I.A.P.**, al haber girado oficio a diversas instituciones en auto de quince de noviembre de dos mil trece; en consecuencia, con fundamento en el artículo 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles, hágase el emplazamiento a juicio, de la enjuiciada Fundación Reneé Chauffray, I.A.P., por medio de edictos a costa de la actora, los cuales deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación, y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República, debiéndose de publicar por tres veces, de siete en siete días, para dar a conocer por esos medios a la codemandada de referencia, que tiene el término de treinta días, contado a partir del siguiente al de la última publicación para comparecer a juicio, quedando a su disposición copia simple de la demanda y documentos base de la acción, ya que de no hacerlo, se le harán las subsecuentes notificaciones por medio de rotulón que se fije en los estrados de este juzgado, y que el presente juicio fue promovido por el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), la que le reclama como prestación destacada la restitución de \$11,280,000.00 (once millones doscientos ochenta mil pesos 00/100 moneda nacional), con motivo del incumplimiento del contrato de donación CNCA/DGA/CD/02609/12 de veintiuno de junio de dos mil doce.

Fíjese en la puerta de este juzgado, una copia del edicto respectivo, por todo el tiempo del emplazamiento. Notifíquese.

Así lo proveyó y firma la licenciada Irma Rodríguez Franco, Juez Décimo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, ante el secretario Guillermo González Castillo, con quien actúa y da fe. Dos firmas."

Atentamente
México, D.F., a 25 de junio de 2014.

El Secretario
Guillermo González Castillo
Rúbrica.

(R.- 399296)

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN
DIRECTORIO

Conmutador:	50 93 32 00
Coordinación de Inserciones:	Exts. 35078, 35079, 35080 y 35081
Coordinación de Avisos y Licitaciones	Ext. 35084
Subdirección de Producción:	Ext. 35007
Venta de ejemplares y Suscripciones:	Exts. 35003 y 35008
Servicios al público e informática	Ext. 35012
Domicilio:	Río Amazonas No. 62 Col. Cuauhtémoc, México, D.F. C.P. 06500 México, D.F.
Horarios de Atención	
Inserciones en el Diario Oficial de la Federación:	de lunes a viernes, de 9:00 a 13:00 horas
Venta de ejemplares:	de lunes a viernes, de 9:00 a 14:00 horas

Estados Unidos Mexicanos
Juzgado Noveno de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal
EDICTO
EXTRACTO DE SENTENCIA

EN LOS AUTOS DEL **CONCURSO MERCANTIL 316/2014-A** PROMOVIDO POR **DISTRIBUIDORA DE IMPRESOS, SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA DE CAPITAL VARIABLE**, SE DICTO UN AUTO QUE A LA LETRA DICE:

“México, Distrito Federal, a nueve de septiembre de dos mil catorce.--- V I S T O S para resolver los autos del juicio de **concurso mercantil 316/2014-A**, promovido por **Distribuidora de Impresos Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable**, por conducto de su apoderada **Ma. Cayetana Bautista Rosas**; y, --- **RESULTANDO:--- CONSIDERANDO:--- PRIMERO.** Competencia. Este Juzgado Noveno de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, es competente para conocer del presente asunto, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 104, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 53 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y 17 de la Ley de Concursos Mercantiles.--- **RESOLUTIVOS: -- PRIMERO.** Es procedente la solicitud de concurso mercantil, por lo que, con esta fecha, se le declara en dicho estado a **Distribuidora de Impresos, Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable**; ello, en términos del considerando quinto de esta sentencia.---**SEGUNDO.** Se declara la apertura de la etapa de conciliación, por ciento ochenta y cinco días naturales; en términos del considerando sexto de esta resolución.--- **TERCERO.** Se ordena al Instituto Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles, designe al conciliador respectivo; en términos del considerando séptimo de la presente resolución.--- **CUARTO.** Se ordena a la comerciante, poner de inmediato a disposición del conciliador los libros, registros y demás documentos de la empresa, así como los recursos necesarios para sufragar las publicaciones previstas en esta sentencia; en términos del considerando octavo de la sentencia que se dicta.--- **QUINTO.** Se ordena a la comerciante que permita al conciliador y a los interventores, la realización de las actividades propias de sus cargos; en términos del considerando noveno de esta sentencia.--- **SEXTO.** Se ordena a la comerciante suspender el pago de los adeudos contraídos con anterioridad a la fecha en que comience a surtir sus efectos esta sentencia; en términos del considerando décimo de este fallo.--- **SEPTIMO.** Se ordena suspender durante la etapa de conciliación, todo mandamiento de embargo o ejecución contra los bienes y derechos del comerciante; en términos del considerando décimo primero de la sentencia que se emite.--- **OCTAVO.** Se señala como fecha de retroacción del concurso, el trece de diciembre de dos mil trece; en términos del considerando décimo segundo del fallo que se dicta.--- **NOVENO.** Se ordena al conciliador que publique un extracto de la sentencia; en términos del considerando décimo tercero de esta sentencia.--- **DECIMO.** La presente relación no acota el procedimiento de reconocimiento, graduación y prelación de créditos; en términos del considerando décimo cuarto de la presente resolución.--- **DECIMO PRIMERO.** Se ordena al conciliador inicie el procedimiento de reconocimiento de créditos; en términos del considerando décimo quinto de la sentencia que nos ocupa.--- **DECIMO SEGUNDO.** Se hace del conocimiento de los acreedores que aquellos que así lo deseen, deberán solicitar el reconocimiento de sus créditos; en términos del considerando décimo sexto del fallo que se dicta.--- **DECIMO TERCERO.** Se ordena al conciliador que dentro de los cinco días siguientes a su designación, inscriba la sentencia en el Registro Público de Comercio; en los términos del considerando décimo séptimo de la sentencia que nos ocupa.--- **DECIMO CUARTO.** Esta sentencia produce efectos de arraigo de quien o quienes sean responsables de la administración de **Distribuidora de Impresos, Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable**; en términos del considerando décimo octavo de esta sentencia.--- **DECIMO QUINTO.** Expídase a costa de quien lo solicite copia certificada de esta sentencia.--- **DECIMO SEXTO.** A los acreedores en el extranjero, se hace del conocimiento lo establecidos en el considerando vigésimo de la presente resolución.--- **DECIMO SEPTIMO.** Notifíquese la presente resolución en términos del considerando vigésimo y vigésimo primero de esta sentencia.--- Notifíquese personalmente.--- Así lo resolvió y firma **Rodolfo Sánchez Zepeda** Juez Noveno de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, ante la Secretaria **Azucena Sosa García** que autoriza y da fe. Doy fe.

***** **AUTO ANEXO** *****

“En la Ciudad de México, a dieciocho de septiembre de dos mil catorce.--- la Directora General del Instituto Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles, Gricelda Nieblas Aldana; designó a José Emilio Sánchez Santiago, como conciliador para este procedimiento concursal.”

***** **AUTO ANEXO** *****

“En la Ciudad de México, a veintidós de septiembre de dos mil catorce... el conciliador designado por el Instituto Federal de Especialistas en Concursos Mercantiles, José Emilio Sánchez Santiago,... se le tiene señalado como domicilio para oír y recibir notificaciones el ubicado en calle Montecito, número 38 (treinta y ocho), piso 34 (treinta y cuatro), oficinas 3 y 4 (tres y cuatro), (World Trade Center), colonia Nápoles, delegación Benito Juárez, código postal 03810 (tres mil ochocientos diez), en esta ciudad.”

EL PRESENTE ES UN EXTRACTO DE LA RESOLUCION DE NUEVE DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL CATORCE, Y AUTOS DE DIECIOCHO Y VEINTIDOS DEL MISMO MES Y AÑO, DICTADOS EN EL CONCURSO CITADO EN LINEAS ANTERIORES.

Ciudad de México, a 22 de septiembre de 2014.

La Secretaria
Azucena Sosa García
Rúbrica.

(R.- 398926)

AVISOS GENERALES

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Gobernación
Comisionado Nacional de Seguridad
Dirección General de Seguridad Privada
Of. Núm.: DGSP/DN/612/2564/204
PUBLICACION DE SANCION

Asunto: Publicación de Sanción.

El primero de octubre de 2014, en el expediente administrativo **178/2012**, que se tramita ante la Dirección General de Seguridad Privada dependiente de la Secretaría de Gobernación, se impuso a la persona moral **GRUPO SIGNUM, S.A. DE C.V.**, con domicilio matriz ubicado en Avenida Andrés Molina Enríquez, Número 956, colonia San Andrés Tetepilco, código postal 09440, Delegación Iztapalapa, México, Distrito Federal, la sanción consistente en: **SUSPENSIÓN DE LOS EFECTOS DE LA REVALIDACIÓN DE AUTORIZACIÓN EXPEDIDA POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD PRIVADA CON NÚMERO DE REGISTRO DGSP/178-12/2091, POR EL TÉRMINO DE UN MES**; por la contravención al artículo 32, fracción XXVII, de la Ley Federal de Seguridad Privada.

Atentamente
Sufragio Efectivo. No Reelección.
México, D.F., a 1 de octubre de 2014.
Director General de Seguridad Privada
Juan Antonio Arámbula Martínez

Por ausencia del Lic. Juan Antonio Arámbula Martínez, Director General de Seguridad Privada, firma el **Dr. Dante Schiaffini Barranco**, Director General Adjunto de Evaluación Legal, Registro Nacional y Coordinación, de la Dirección General de Seguridad Privada, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 132, del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el dos de abril del dos mil trece
Rúbrica.

(R.- 399479)

Estados Unidos Mexicanos
Procuraduría General de la República
Subprocuraduría de Control Regional, Procedimientos Penales y Amparo
Delegación Estatal Oaxaca
Subdelegación de Procedimientos Penales "A"
Agencia del Ministerio Público de la Federación
A.P. PGR/OAX/OAX/III/751-D/2011

EDICTO

Se **NOTIFICA** al Propietario y/o quien se crea con derecho o interés jurídico, que la institución del Ministerio Público de la Federación de la Subdelegación de Procedimientos Penales "A", de la Delegación Estatal Oaxaca de la Procuraduría General de la República, mediante acuerdo de fecha en fecha 09 nueve de Diciembre del año 2011 dos mil once, dictado en la averiguación previa número **AP/PGR/OAX/OAX/III/751-D/2011**, decretó el aseguramiento del mueble que se hace consistir en lo siguiente: **Vehículo de Motor Marca Nissan, Tipo Pick Up, doble cabina, color azul oscuro, modelo 2005, Número de Serie 3N6DD13S55K010769**, por lo que, se notifica en términos de lo previsto por el numeral 182 Ñ, del Código Federal de Procedimientos Penales, y se apercibe al Propietario y/o quien se crea con derecho o interés jurídico del bien, que de no manifestar lo que a su derecho convenga, en un término de noventa días naturales siguientes al de la notificación, el bien asegurado causará abandono a favor del Gobierno Federal, como lo previenen los artículos 181 párrafos primero y segundo, 182-A, 182-B párrafo primero, fracción II, 182-Ñ, del Código Adjetivo invocado, en relación con el 4º fracción I, apartado a inciso J) de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República. Queda a disposición de quien se considere con derechos sobre el bien mueble citado, en esta Representación Social de la Federación, ubicada en calle en calle Séptima Privada de Aldama Sur número 203, San Bartolo Coyotepec, Oaxaca, Código Postal 71256, copia del acuerdo de aseguramiento de referencia y demás actuaciones para que manifieste lo que su interés convenga. - - - - -

-----**CUMPLASE**-----

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

San Bartolo Coyotepec, Oaxaca, a 17 de septiembre de 2014.

El C. Agente del Ministerio Público de la Federación,
adscrito a la Subdelegación de Procedimientos Penales "A"

Lic. Paulo Sergio Ríos González

Rúbrica.

(R.- 399507)

Estados Unidos Mexicanos

Procuraduría General de la República

Subprocuraduría Especializada en Investigación de Delincuencia Organizada

Unidad Especializada en Investigación de Delitos en Materia de Secuestro

EDICTO

Se notifica a PAULINO HERNANDEZ LARIOS, A QUIEN EL DERECHO LE ASISTA Y/O A QUIEN SU INTERES CONVenga que en fecha (10) DIEZ DE ABRIL DE (2014) DOS MIL CATORCE, se decretó el aseguramiento precautorio del INMUEBLE ubicado en Cerro Fray Francisco Ejido, Manzana Tres, Municipio de el Arenal, en Actopan Estado de Hidalgo, afecto a la averiguación previa PGR/SEIDO/UEIDMS/250/2014. Notificación que se hace de conformidad con lo previsto por el numeral 182-B fracción II, del Código Federal de Procedimientos Penales; apercibido que de no manifestar lo que a su derecho convenga, en un término de noventa días naturales siguientes al de la notificación, el bien asegurado causará abandono a favor del Gobierno Federal, como lo previene el diverso numeral 182-A, último párrafo del mismo Código Adjetivo invocado. Lo anterior a efecto de que manifieste lo que a su derecho convenga en las oficinas que ocupa esta Unidad Especializada en Investigación de Delitos en Materia de Secuestro, ubicadas en Avenida Paseo de la Reforma número 75, primer piso, colonia Guerrero, delegación Cuauhtémoc, México Distrito Federal, Código Postal 06300, lugar en donde podrá imponerse las constancias conducentes al citado aseguramiento.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, Distrito Federal, a 7 de octubre de 2014.

Agente del Ministerio Público de la Federación

Briseira Nizzet Monarres Espino

Rúbrica.

(R.- 399504)

Estados Unidos Mexicanos

Procuraduría General de la República

Subprocuraduría Especializada en Investigación de Delincuencia Organizada

Unidad Especializada en Investigación de Delitos en Materia de Secuestro

EDICTO

Se notifica a RUBEN HERNANDEZ DAVALOS A QUIEN EL DERECHO LE ASISTA Y/O A QUIEN SU INTERES CONVenga que en fecha (06) SEIS DE MARZO DE (2014) DOS MIL CATORCE, se decretó el aseguramiento precautorio del INMUEBLE ubicado en Calle Isla María Magdalena, sin número, entre las calle Isla Tapei e Isla Sacrificios colonia Fraccionamiento Jardines de Morelos Sección Islas, Ecatepec, Estado de México, afecto a la averiguación previa PGR/SEIDO/UEIDMS/764/2013. Notificación que se hace de conformidad con lo previsto por el numeral 182-B fracción II, del Código Federal de Procedimientos Penales; apercibido que de no manifestar lo que a su derecho convenga, en un término de noventa días naturales siguientes al de la notificación, el bien asegurado causará abandono a favor del Gobierno Federal, como lo previene el diverso numeral 182-A, último párrafo del mismo Código Adjetivo invocado. Lo anterior a efecto de que manifieste lo que a su derecho convenga en las oficinas que ocupa esta Unidad Especializada en Investigación de Delitos en Materia de Secuestro, ubicadas en Avenida Paseo de la Reforma número 75, primer piso, colonia Guerrero, delegación Cuauhtémoc, México Distrito Federal, Código Postal 06300, lugar en donde podrá imponerse las constancias conducentes al citado aseguramiento.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, Distrito Federal, a 7 de octubre de 2014.

Agente del Ministerio Público de la Federación

Briseira Nizzet Monarres Espino

Rúbrica.

(R.- 399506)

Estados Unidos Mexicanos

Procuraduría General de la República

Delegación Estatal Sinaloa

Subdelegación de Procedimientos Penales "A", Mesa VI,

Culiacán, Sinaloa
PUBLICACION POR EDICTO

EXPEDIENTE: **AP/PGR/SIN/CLN/186/10/M-VI**

AP/PGR/SIN/CLN/1036/11/M-VI

AP/PGR/SIN/CLN/1354/11/M-VI

AP/PGR/SIN/CLN/752/12/M-VI

A LOS CC. LEGITIMOS PROPIETARIOS DE LO SIGUIENTE: 1).- **UN INMUEBLE UBICADO EN EL CAMPO PESQUERO PLAYA PONCE SINDICATURA EL DORADO, MUNICIPIO DE CULIACAN, SINALOA, CON COORDENADAS GEOGRAFICAS 24° 17' 52.6" LN Y 107° 28' 53.1" LW.** 2).- **UN VEHICULO DE LA MARCA CHEVROLET DE LA LINEA TORNADO EN COLOR ARENA CON PLACAS DE CIRCULACION LZG-7931 DEL ESTADO DE MEXICO CON NUMERO DE SERIE 93CXM80R55C215529.** 3).- **UNA MOTOCICLETA DE LA MARCA ITALIKA, AÑO MODELO 2008, COLOR ROJO CON NEGRO, NUMERO DE SERIE VISIBLE 3SCPFTDE981001101, SIN PLACAS DE CIRCULACION.** 4).- **UNA MOTOCICLETA MARCA ITALIKA, TIPO EX110, SIN PLACA DE CIRCULACION CON NUMERO DE IDENTIFICACION VEHICULAR LLCLXN3A071B89436, AÑO MODELO 2007, COLOR GRIS,** SE LES NOTIFICA QUE DENTRO DE LAS AVERIGUACIONES PREVIAS NUMERO AP/PGR/SIN/CLN/186/10/M-VI, AP/PGR/SIN/CLN/1036/11/M-VI, AP/PGR/SIN/CLN/1354/11/M-VI y AP/PGR/SIN/CLN/752/11/M-VI, SE DICTO UN ACUERDO QUE A LA LETRA DICE:-

--- **AP/PGR/SIN/CLN/186/10/M-VI.**-----
--- CULIACAN, SINALOA, A LOS 25 VEINTICINCO DIAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO 2013 DOS MIL TRECE.-----

--- **VISTO.**- Que por acuerdo de fecha 23 de Febrero del 2010, esta Representación social de la Federación, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 14, 16, 21 y 102 apartado "A" Constitucionales; 40 y 41 del Código Penal Federal; 1° Fracción I 2° Fracción II, 123, 181, 182, 182-A y 182-B del Código Federal de Procedimientos Penales; 1° Párrafo Segundo, 4° Fracción I, apartado "A", inciso e), 10 Fracción IX, 11 fracción II y 69 de la Ley Orgánica de la Institución; 2°, 72 Fracción IV y 78 del Reglamento de la LEY Antes señalada, y el Acuerdo A/011/00 del C. Procurador General de la República, DECRETO EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DE: **UN INMUEBLE UBICADO EN EL CAMPO PESQUERO PLAYA PONCE SINDICATURA EL DORADO, MUNICIPIO DE CULIACAN, SINALOA, CON COORDENADAS GEOGRAFICAS 24° 17' 52.6" LN Y 107° 28' 53.1" LW.** En virtud de lo anterior y con fundamento en los numerales anteriormente citados es de acordarse y se: ACUERDA"....

--- **PRIMERO:** En virtud de lo anteriormente descrito, y de conformidad con lo establecido por los artículos 181, 182 A y 182-B, Fracción II, del Código Federal de Procedimientos Penales, NOTIFIQUESE POR EDICTOS EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DEL CITADO INMUEBLE, a fin de que se sirva a manifestar lo que a su interés corresponda dentro del plazo de noventa días naturales posteriores a la publicación del edicto, apercibiéndoseles para que no enajenen o graven el inmueble en comento, haciéndole saber que, en caso de no hacer manifestación alguna en el plazo señalado, el inmueble de referencia causará abandono a favor del Gobierno Federal.- CUMPLASE.- Así lo acordó y firma, el C. LICENCIADO JUAN RAMON ROMERO MORENO, Agente del Ministerio Público de la Federación adscrito a la Mesa VI de Procedimientos Penales "A", quien actúa legalmente con testigos de asistencia que al final firman para constancia..."-----

--- **AP/PGR/SIN/CLN/1036/11/M-VI.**-----
--- CULIACAN, SINALOA, A LOS 25 VEINTICINCO DIAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO 2013 DOS MIL TRECE.-----

--- **VISTO.**- Que por acuerdo de fecha 20 de Agosto del 2008, esta Representación social de la Federación, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 14, 16, 21 y 102 apartado "A" Constitucionales; 40 y 41 del Código Penal Federal; 1° Fracción I 2° Fracción II, 123, 181, 182, 182-A y 182-B del Código Federal de Procedimientos Penales; 1° Párrafo Segundo, 4° Fracción I, apartado "A", inciso e), 10 Fracción IX, 11 fracción II y 69 de la Ley Orgánica de la Institución; 2°, 72 Fracción IV y 78 del Reglamento de la LEY Antes señalada, y el Acuerdo A/011/00 del C. Procurador General de la República, DECRETO EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DE: **UN VEHICULO DE LA MARCA CHREVROLET DE LA LINEA TORNADO EN COLOR ARENA CON PLACAS DE CIRCULACION LZG-7931 DEL ESTADO DE MEXICO CON NUMERO DE SERIE 93CXM80R55C215529.** En virtud de lo anterior y con fundamento en los numerales anteriormente citados es de acordarse y se: ACUERDA"....

--- **PRIMERO:** En virtud de lo anteriormente descrito, y de conformidad con lo establecido por los artículos 181, 182 A y 182-B, Fracción II, del Código Federal de Procedimientos Penales, NOTIFIQUESE POR EDICTOS EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DEL CITADO VEHICULO, a fin de que se sirva a manifestar lo que a su interés corresponda dentro del plazo de noventa días naturales posteriores a la publicación del edicto, apercibiéndoseles para que no enajenen o graven el vehículo en comento, haciéndole saber que, en caso de no hacer manifestación alguna en el plazo señalado, el vehículo de referencia causará

abandono a favor del Gobierno Federal.- CUMPLASE.- Así lo acordó y firma, el C. LICENCIADO JUAN RAMON ROMERO MORENO, Agente del Ministerio Público de la Federación adscrito a la Mesa VI de Procedimientos Penales "A", quien actúa legalmente con testigos de asistencia que al final firman para constancia..."-----

--- **AP/PGR/SIN/CLN/1354/11/M-VI.**-----

--- CULIACAN, SINALOA, A LOS 25 VEINTICINCO DIAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO 2013 DOS MIL TRECE.-----

--- **VISTO.**- Que por acuerdo de fecha 22 de Octubre del 2011, esta Representación social de la Federación, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 14, 16, 21 y 102 apartado "A" Constitucionales; 40 y 41 del Código Penal Federal; 1° Fracción I 2° Fracción II, 123, 181, 182, 182-A y 182-B del Código Federal de Procedimientos Penales; 1° Párrafo Segundo, 4° Fracción I, apartado "A", inciso e), 10 Fracción IX, 11 fracción II y 69 de la Ley Orgánica de la Institución; 2°, 72 Fracción IV y 78 del Reglamento de la LEY Antes señalada, y el Acuerdo A/011/00 del C. Procurador General de la República, DECRETO EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DE: **UNA MOTOCICLETA DE LA MARCA ITALIKA, AÑO MODELO 2008, COLOR ROJO CON NEGRO, NUMERO DE SERIE VISIBLE 3SCPFTDE981001101, SIN PLACAS DE CIRCULACION.** En virtud de lo anterior y con fundamento en los numerales anteriormente citados es de acordarse y se: ACUERDA"..."-----

--- **PRIMERO:** En virtud de lo anteriormente descrito, y de conformidad con lo establecido por los artículos 181, 182 A y 182-B, Fracción II, del Código Federal de Procedimientos Penales, NOTIFIQUESE POR EDICTOS EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DEL CITADO VEHICULO, a fin de que se sirva a manifestar lo que a su interés corresponda dentro del plazo de noventa días naturales posteriores a la publicación del edicto, apercibiéndoseles para que no enajenen o graven el vehículo en comento, haciéndole saber que, en caso de no hacer manifestación alguna en el plazo señalado, el vehículo de referencia causará abandono a favor del Gobierno Federal.- CUMPLASE.- Así lo acordó y firma, el C. LICENCIADO JUAN RAMON ROMERO MORENO, Agente del Ministerio Público de la Federación adscrito a la Mesa VI de Procedimientos Penales "A", quien actúa legalmente con testigos de asistencia que al final firman para constancia..."-----

--- **AP/PGR/SIN/CLN/752/12/M-VI.**-----

--- CULIACAN, SINALOA, A LOS 25 VEINTICINCO DIAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO 2013 DOS MIL TRECE.-----

--- **VISTO.**- Que por acuerdo de fecha 29 de Junio del 2012, esta Representación social de la Federación, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 14, 16, 21 y 102 apartado "A" Constitucionales; 40 y 41 del Código Penal Federal; 1° Fracción I 2° Fracción II, 123, 181, 182, 182-A y 182-B del Código Federal de Procedimientos Penales; 1° Párrafo Segundo, 4° Fracción I, apartado "A", inciso e), 10 Fracción IX, 11 fracción II y 69 de la Ley Orgánica de la Institución; 2°, 72 Fracción IV y 78 del Reglamento de la LEY Antes señalada, y el Acuerdo A/011/00 del C. Procurador General de la República, DECRETO EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DE: **UNA MOTOCICLETA MARCA ITALIKA, TIPO EX110, SIN PLACA DE CIRCULACION CON NUMERO DE IDENTIFICACION VEHICULAR LLCLXN3A071B89436, AÑO MODELO 2007, COLOR GRIS.** En virtud de lo anterior y con fundamento en los numerales anteriormente citados es de acordarse y se: ACUERDA"..."-----

--- **PRIMERO:** En virtud de lo anteriormente descrito, y de conformidad con lo establecido por los artículos 181, 182 A y 182-B, Fracción II, del Código Federal de Procedimientos Penales, NOTIFIQUESE POR EDICTOS EL ASEGURAMIENTO PRECAUTORIO DEL CITADO VEHICULO, a fin de que se sirva a manifestar lo que a su interés corresponda dentro del plazo de noventa días naturales posteriores a la publicación del edicto, apercibiéndoseles para que no enajenen o graven el vehículo en comento, haciéndole saber que, en caso de no hacer manifestación alguna en el plazo señalado, el vehículo de referencia causará abandono a favor del Gobierno Federal.- CUMPLASE.- Así lo acordó y firma, el C. LICENCIADO JUAN RAMON ROMERO MORENO, Agente del Ministerio Público de la Federación adscrito a la Mesa VI de Procedimientos Penales "A", quien actúa legalmente con testigos de asistencia que al final firman para constancia..."-----

Sufragio Efectivo. No Reelección.

Culiacán, Sin., a 25 de octubre de 2013.

El Agente del Ministerio Público de la Federación Mesa VI

Lic. Juan Ramón Romero Moreno

Rúbrica.

(R.- 399500)

Estados Unidos Mexicanos

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Comisión Nacional Bancaria y de Valores

Vicepresidencia de Supervisión de Grupos e Intermediarios Financieros B

Dirección General de Supervisión de Grupos e Intermediarios Financieros F**Oficio No.: 131/110429/2014****Exp. CNBV.131.211.11(8084) "09-2014" <12>****CNBV.131.211.11(1023) "09-2014" <12>****CNBV.312.211.23 (8084)****CNBV.312.211.23 (1023)**

Asunto: Autorización para el establecimiento de una Oficina de Representación en México de Banco Popular Español, S.A., así como revocación de la autorización otorgada a la Oficina de Representación en México de Banco Pastor, S.A.

BANCO POPULAR ESPAÑOL, S.A.

Paseo de los Tamarindos No. 150, Piso 1

Col. Bosques de las Lomas 05120 México, D.F.

AT'N.: SR. ANICETO ALVAREZ CONDE

Representante legal

Hacemos referencia a sus escritos de fechas 12 de diciembre de 2013 y 12 de mayo, 4 de julio y 14 de agosto de 2014, mediante los cuales solicita autorización para el establecimiento de una Oficina de Representación en México de **Banco Popular Español, S.A.**, así como para el cierre y la consecuente revocación de la autorización de que goza en la actualidad la Oficina de Representación de **Banco Pastor, S.A.** ubicada en la Ciudad de México, D.F., derivado de la fusión de **Banco Pastor, S.A.** en **Banco Popular Español, S.A.**, presentándose en ambos casos la información y documentación soporte correspondiente.

Sobre el particular, la Junta de Gobierno de esta Comisión, en sesión celebrada el 19 de los actuales, con fundamento en el artículo 7o. de la Ley de Instituciones de Crédito, la Sexta, fracción I y la Décima Tercera, fracción VI de las "Reglas aplicables al establecimiento y operación de oficinas de representación de entidades financieras del exterior a que se refiere el artículo 7o. de la Ley de Instituciones de Crédito", considerando que del análisis a la documentación e información recibida se concluyó que desde el punto de vista legal, financiero y operativo es procedente se otorgue la autorización solicitada, adoptó los siguientes:

ACUERDOS

"VIGESIMO CUARTO.- Los miembros de la Junta de Gobierno, tomando en consideración la opinión favorable emitida por el Comité de Autorizaciones de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores en su sesión celebrada el 9 de septiembre de 2014, autorizaron por unanimidad el establecimiento de una Oficina de Representación en México de Banco Popular Español, S.A.

VIGESIMO QUINTO.- Los integrantes de la Junta de Gobierno, tomando en consideración la opinión favorable emitida por el Comité de Autorizaciones de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores en su sesión celebrada el 9 de septiembre de 2014, se dieron por enterados del cierre de la Oficina de Representación en México de Banco Pastor, S.A. y, como consecuencia de ello, aprobaron por unanimidad la revocación de la autorización para su establecimiento otorgada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante oficio 305-III-4-B.E.-4146 de fecha 6 de marzo de 1978."

Las autorizaciones anteriores han sido concedidas atendiendo a los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante oficio 305-III-4-B.E.-4146 de fecha 6 de marzo de 1978, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó a **Banco Pastor, S.A.** el establecimiento de una Oficina de Representación en México.

2. **Banco Popular Español, S.A.** es una institución bancaria constituida conforme a la legislación española, en operación desde el 1o. de octubre de 1926, sujeta a la supervisión prudencial del Banco de España. Se encuentra inscrita en el Registro de Bancos y Banqueros de ese país, con número de codificación 0075.

3. Con fecha 25 de junio de 2012, **Banco Popular Español, S.A.** fusionó a **Banco Pastor, S.A.**, acto por virtud del cual este último quedó disuelto, integrándose su patrimonio al de **Banco Popular Español, S.A.**

Como consecuencia de la fusión, todos los elementos patrimoniales integrantes del activo y pasivo de **Banco Pastor, S.A.** fueron transmitidos en bloque a título universal a **Banco Popular Español, S.A.**, asumiendo de esta manera **Banco Popular Español, S.A.** la propiedad de todos los bienes, derechos y obligaciones de **Banco Pastor, S.A.**, sin reserva ni limitación alguna.

4. Mediante oficios OFI/S33-002-11185 y OFI/S33-002-11491 del 23 de junio y 11 de agosto de 2014, el Banco de México manifestó a esta Comisión no tener inconveniente en que se autorice a **Banco Popular Español, S.A.** el establecimiento en México de una Oficina de Representación; se revoque la autorización correspondiente a la Oficina de Representación de **Banco Pastor, S.A.** y se autorice su cierre definitivo.

La Oficina de Representación de **Banco Popular Español, S.A.**, se regirá por las siguientes:

BASES

Primera.- Deberá ajustarse en todo cuanto corresponda a su funcionamiento a lo dispuesto en el artículo 7o. de la Ley de Instituciones de Crédito y en las "Reglas aplicables al establecimiento y operación de oficinas de representación de entidades financieras del exterior a que se refiere el artículo 7o. de la Ley de Instituciones de Crédito" y, en particular, a lo siguiente:

I. Ostentará en todo momento la denominación de **Banco Popular Español, S.A.**, seguida de la expresión "**Oficina de Representación en México**".

II. Tendrá su domicilio en la Ciudad de México, D.F.

III. Su representante será el señor Aniceto Alvarez Conde.

Segunda.- La Oficina de Representación estará sujeta a la inspección y vigilancia de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Tercera.- Por su propia naturaleza jurídica, esta autorización es intransmisible.

El presente oficio deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a costa de la entidad promovente.

El inicio de operaciones de la Oficina de Representación de que se trata está sujeto al informe que para ese efecto habrá de presentar a esta Comisión y demás autoridades financieras competentes, con una anticipación de al menos quince días naturales a la fecha prevista para ello, en términos de la Novena, fracción II de las "Reglas aplicables al establecimiento y operación de oficinas de representación de entidades financieras del exterior a que se refiere el artículo 7o. de la Ley de Instituciones de Crédito".

Lo anterior se comunica con fundamento en los artículos 16, fracción VI de la Ley de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y 53, segundo párrafo en relación con los artículos 12, 15, fracción IX, 19, fracción I, inciso g) del Reglamento Interior de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de agosto de 2009 y modificado mediante Decretos publicados en el mismo Diario los días 23 de abril y 30 de noviembre de 2012; 10, en relación con el 11, fracción I, incisos 1) y 3) del Acuerdo por el que el Presidente de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores delega facultades en los Vicepresidentes, Directores Generales y Directores Generales Adjuntos de la misma Comisión, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de octubre de 2009 y modificado mediante Acuerdos publicados en el propio Diario los días 8 de mayo, 4 de julio y 13 de diciembre de 2012, 7 de noviembre de 2013 y 3 de enero de 2014.

Atentamente

México, D.F., a 29 de septiembre de 2014.

Vicepresidente de Supervisión de Grupos e

Intermediarios Financieros B

Act. Ricardo Medina Alvarez

Rúbrica.

(R.- 399473)

BONITO GUADALAJARA, S.A. DE C.V.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS DE BONITO GUADALAJARA, S.A. DE C.V., CELEBRADA EL 25 DE JULIO DE 2014
AVISO DE AUMENTO DE CAPITAL

ILDEFONSO CORDOVA MARQUEZ, en mi carácter de Delegado Especial de la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas de Bonito Guadalajara, S.A. de C.V., celebrada el 25 de julio de 2014, por este medio hago saber que entre los acuerdos que fueron adoptados en dicha Asamblea, se resolvió por unanimidad del 99.02% (noventa y nueve punto cero dos por ciento) del capital social representado en la misma, la capitalización de aportaciones para futuros incrementos de capital y en consecuencia aumentar el capital social en su parte variable de Bonito Guadalajara, S.A. de C.V. en la cantidad de \$6'227,500.00 M.N. (Seis Millones Doscientos Veintisiete Mil Quinientos Pesos 00/100 Moneda Nacional), mediante la emisión de 6'227,500 (Seis Millones Doscientos Veintisiete Mil Quinientas) acciones ordinarias nominativas con valor nominal de \$1.00 M.N. (Un Peso 00/100 Moneda Nacional) cada una, representativas de la parte variable del capital social de Bonito Guadalajara, S.A. de C.V.

En virtud de lo anterior la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas de Bonito Guadalajara, S.A. de C.V., celebrada el 25 de julio de 2014 resolvió, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, conceder al señor accionista Guillermo Rozen Fuller, el derecho de preferencia que los Estatutos Sociales y la Ley General de Sociedades Mercantiles le conceden para la suscripción y pago del porcentaje que le pudiese corresponder respecto a las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado. El derecho de preferencia antes mencionado deberá ejercerse en proporción a su actual tenencia accionaria en Bonito Guadalajara, S.A. de C.V. y dentro de un plazo de 15 (quince) días siguientes a la fecha de la publicación de este aviso en el Diario Oficial de la Federación.

En caso de que el señor accionista Guillermo Rozen Fuller no suscriba y pague el porcentaje que le pudiese corresponder respecto a las acciones emitidas dentro del plazo de 15 (quince) días siguientes a la fecha de la publicación de este aviso en el Diario Oficial de la Federación, se entenderá que renuncia a su derecho de preferencia consagrado en los Estatutos Sociales y en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

México, D.F., a 8 de octubre de 2014.

Delegado Especial de la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de
Accionistas, celebrada el 25 de julio de 2014

Ildefonso Córdova Márquez

Rúbrica.

(R.- 399468)

NACIONAL FINANCIERA, S.N.C.

INSTITUCION DE BANCA DE DESARROLLO COMO FIDUCIARIO DEL
FIDEICOMISO EMISOR NUMERO 80527 CONSTITUIDO POR

MEGACABLE HOLDINGS, S.A.B. DE C.V.
CONVOCATORIA
A LOS TENEDORES DE CERTIFICADOS DE PARTICIPACION ORDINARIA
EMITIDOS CON CLAVE DE PIZARRA "MEGA CPO"

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 68 de la Ley del Mercado de Valores, el artículo 218 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y lo establecido en el Título que ampara la emisión de referencia, se convoca a los Tenedores de la emisión de Certificados de Participación Ordinaria (CPO's) emitidos por Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo como Fiduciario del Fideicomiso Emisor número 80527 constituido por Megacable Holdings, S.A.B. de C.V., identificada con clave de pizarra MEGA CPO a la Asamblea General de Tenedores que se celebrará el día viernes 31 de octubre de 2014 a las 11:00 horas en Av. Lázaro Cárdenas 1694, Colonia del Fresno en Guadalajara, Jalisco, bajo el siguiente:

ORDEN DEL DIA

I.- Designación de funcionarios de la asamblea, cómputo de asistencia y declaración de estar legalmente instalada la misma.

II.- Presentación, discusión, y en su caso, aprobación para modificar el Fideicomiso Irrevocable Número 80527 que tiene celebrado la Sociedad Emisora con Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.

III.- Proposición, y en su caso aprobación de reconocer la transmisión de CPO's realizada por diversos tenedores de CPO's, así como para aprobar la expedición y canje de títulos representativos de los CPO's a los actuales tenedores.

V.- Designación de delegados especiales para formalizar los acuerdos de la Asamblea de Tenedores.

VI.- Redacción, lectura y aprobación del acta.

Se les recuerda a los tenedores de CPO's que para concurrir a la asamblea deberán depositar en las oficinas de Megacable Holdings, S.A.B. de C.V., ubicadas en Av. Lázaro Cárdenas 1694, Colonia del Fresno en Guadalajara, Jalisco, en atención a Héctor Octavio Calderón de la Barca Jiménez y/o Carla Milagros Verduzco Ruiz con número de teléfono 36 48 72 84, los títulos de CPO's de los que sean titulares, o bien las constancias de depósito que expida S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V. junto con el listado que al efecto expida la casa de bolsa correspondiente, en el horario de las 9:00 a las 14:30 horas y de las 16:30 a las 18:00 horas de lunes a viernes, a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria y hasta un día antes de la celebración de la asamblea, a efecto de que se proceda a la expedición de los pases correspondientes.

Los tenedores podrán ser representados en la asamblea por apoderado acreditado mediante mandato debidamente formalizado o carta poder firmada ante dos testigos.

Guadalajara, Jalisco, a 14 de octubre de 2014.
HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple
Grupo Financiero HSBC
Representante Común de los Tenedores de los CPO's
por conducto de su Delegada Fiduciaria
Lic. Vannia Mariana Flores Galindo
Rúbrica.

(R.- 399646)

AVISO AL PÚBLICO

Las cuotas por derechos de publicación vigentes a partir del **1 de enero de 2014**, son las siguientes:

1/8	de plana	\$ 1,595.00
2/8	de plana	\$ 3,190.00
3/8	de plana	\$ 4,785.00
4/8	de plana	\$ 6,380.00
6/8	de plana	\$ 9,570.00
1	plana	\$ 12,760.00
1 4/8	planas	\$ 19,140.00
2	planas	\$ 25,520.00

Atentamente

Diario Oficial de la Federación
CIRCULO CUBANO DE MEXICO, A.C.
CONVOCATORIA

El Consejo Directivo del Círculo Cubano de México, A.C. cita por este medio a todos los **Socios Numerarios** a una ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA que deberá tener lugar en su domicilio social, ubicado en la calle de Córdoba N°. 14, Colonia Roma, Delegación Cuauhtémoc, de esta Ciudad de México, Distrito Federal.

PRIMERA Convocatoria, 2 de noviembre, a las 17:00 horas.

SEGUNDA Convocatoria, 10 de noviembre, a las 17 horas, del presente año, con el siguiente

ORDEN DEL DIA

1. Lectura de la convocatoria.
2. Lectura del acta de la sesión de la Asamblea General Ordinaria anterior.
3. Lectura del Informe del Tesorero sobre el estado de los fondos del Círculo y el Balance Anual.
4. Lectura de la memoria anual, que presente el consejo Directivo.
5. Lectura de informes y comunicaciones.
6. Aprobación y comprobación de los Socios Numerarios.
7. Mociones de interés general que se presenten y que no envuelvan ninguna modificación de los Estatutos, ni que por otras razones requieran una Asamblea General Extraordinaria. Para que una moción pueda ser tratada en la Asamblea General Ordinaria, será requisito indispensable que se haya presentado por escrito en la Secretaría del Círculo por lo menos con cuarenta y ocho horas de anticipación al día de la Asamblea.
8. Interpelaciones al Consejo Directivo, quejas y protestas de los Socios.
9. Elecciones Generales.
10. Advertencias del Presidente a los Consejos Directivos entrante y saliente.

México, Distrito Federal, a 9 de octubre de 2014.

Presidente

Eduardo Angel Ramón Saíenz Moreira

Rúbrica.

Secretario

Mtro. Alberto Salvador Segrera Miranda

Rúbrica.

(R.- 399539)

GRUPO CORPORATIVO BENBET, S.A. DE C.V.

(EN LIQUIDACION)

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA FINAL AL 31 DE AGOSTO DE 2013

ACTIVO		PASIVO	
ACTIVO CIRCULANTE		PASIVO CIRCULANTE	
EFECVO. E INVERSIONES			
TEMPORAL	0	CUENTAS POR PAGAR	2,043,300
CUENTAS POR COBRAR	5,334,339		
IMPUESTOS POR RECUPERAR	<u>17,647</u>		
Total Activo Circulante	5,351,886	Total Pasivo Circulante	2,043,300
ACTIVO FIJO		CAPITAL	
		CAPITAL SOCIAL FIJO	50,000
		CAPITAL SOCIAL VARIABLE	3,363,800
		RESULTADO DE EJ. ANTERIORES	-135,538
		RESULTADO DEL EJERCICIO	38,021
Total Activo Fijo	0		
ACTIVO DIFERIDO		Total capital	
PAGOS ANTICIPADOS	<u>7,697</u>		3,316,283
Total Activo Diferido	7,697		
TOTAL ACTIVO	<u>5,359,583</u>	TOTAL PASIVO Y CAPITAL	<u>5,359,583</u>

17 de octubre de 2014.

Liquidador

Benjamín Turquie Amiga

Rúbrica.

(R.- 399517)

CONSORCIO ABA, S.A. DE C.V.

INDIANA #260 1201 AL 1204, COL. CIUDAD DE LOS DEPORTES,
 DELEGACION BENITO JUAREZ, C.P. 03710
 MEXICO, DISTRITO FEDERAL. TEL. 55-25-91-10 Y 55-25-91-13
 RFC: CAB950327KFA

A los señores Accionistas de Consorcio ABA, S.A. de C.V.

ASUNTO: Convocatoria para Asamblea General Ordinaria de Accionistas.

Estimados Señores:

Por medio de la presente, y con fundamento en la cláusula vigésima séptima de los estatutos sociales de Consorcio ABA, S.A. de C.V. (en lo sucesivo la "Sociedad"), se convoca a los accionistas de la Sociedad a una Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, la cual será celebrada el día 6 de noviembre del 2014 a las 12:00 horas del día, en el domicilio social de la Sociedad ubicado en la calle de Hamburgo #231-A, 5° piso, Col. Juárez, en Ciudad de México, Distrito Federal, cuyo orden del día será el siguiente:

I. Presentación, discusión y, en su caso, aprobación del informe del Administrador Unico, en relación con las actividades y operaciones de la Sociedad durante los ejercicios sociales concluidos al 31 de diciembre de 2012 y al 31 de diciembre de 2013.

II. Presentación, discusión y, en su caso, aprobación de las resoluciones sobre el balance general, estado de resultados y demás información financiera de la Sociedad, por los ejercicios sociales concluidos al 31 de diciembre de 2012 y al 31 de diciembre de 2013.

III. Determinación de la aplicación de las utilidades o pérdidas que, en su caso, se hubieren generado.

IV. Discusión y aprobación sobre la remoción y nombramiento del Administrador Unico de la Sociedad y otorgamiento de facultades, así como la reelección y/o nombramiento de Comisario de la sociedad.

V. Determinación de los emolumentos que, en su caso, se otorguen a favor del Administrador Unico de la Sociedad.

VI. Discusión y aprobación de otorgamiento de poderes a favor de los señores Alejandro Betancourt Alpírez y Yolanda Ruth Acosta Moriel.

VII. Presentación, discusión y, en su caso, aprobación para que la Sociedad proceda a vender siete fracciones de terreno ubicados en el estado de Guerrero a favor del señor Teodoro Mario Alonso Paniagua.

VIII. Nombramiento de delegados especiales que acudan a formalizar las resoluciones de la presente Asamblea.

IX. Elaboración, lectura y aprobación, en su caso, del Acta de Asamblea.

Quedo a sus órdenes para cualquier duda, aclaración o comentario al respecto.

Atentamente

México, D.F., a 14 de octubre de 2014.
 Accionista de Consorcio ABA, S.A. de C.V.
C.P. Alejandro Betancourt Alpírez

Rúbrica.

(R.- 399514)

REPRESENTACIONES XOCHITL, S.A. DE C.V.
 (EN LIQUIDACION)

R.F.C. RXO030106GM8
 BALANCE FINAL DE LIQUIDACION
 AL 30 DE JUNIO DE 2014

ACTIVO

EFFECTIVO EN CAJA \$0

PASIVO Y CAPITAL

CAPITAL SOCIAL \$0

Puebla, Pue., a 30 de junio de 2014.

Liquidador

Francisco Javier Simón Hernández

Rúbrica.

(R.- 399387)

AVISO AL PÚBLICO

Se informa al público en general que **las cuotas por suscripción semestral y venta de ejemplares** del Diario Oficial de la Federación, vigentes a partir del **1 de enero de 2014**, son las siguientes:

Suscripción semestral al público: \$ 1,264.00

Ejemplar de una sección del día: \$ 12.00

*El precio se incrementará \$4.00 por cada sección adicional.

Atentamente

Diario Oficial de la Federación

SEGUNDA SECCION
PODER EJECUTIVO
SECRETARIA DE ECONOMIA

RESOLUCIÓN preliminar de la investigación antidumping sobre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, originarias de la República Popular China, independientemente del país de procedencia. Esta mercancía ingresa por la fracción arancelaria 7324.10.01 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.

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

RESOLUCIÓN PRELIMINAR DE LA INVESTIGACIÓN ANTIDUMPING SOBRE LAS IMPORTACIONES DE FREGADEROS DE ACERO INOXIDABLE, ORIGINARIAS DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA, INDEPENDIENTEMENTE DEL PAÍS DE PROCEDENCIA. ESTA MERCANCÍA INGRESA POR LA FRACCIÓN ARANCELARIA 7324.10.01 DE LA TARIFA DE LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN.

Visto para resolver en la etapa preliminar el expediente administrativo 21/13 radicado en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales (UPCI) de la Secretaría de Economía (la "Secretaría"), se emite la presente Resolución de conformidad con los siguientes

RESULTANDOS

A. Solicitud de inicio

1. El 31 de octubre de 2013 EB Técnica Mexicana, S.A. de C.V. ("EB"), Teka Mexicana, S.A. de C.V. ("Teka") y Cocinas Modulares, S.A. de C.V. ("Cocinas Modulares"), en conjunto (las "Solicitantes"), solicitaron el inicio de la investigación administrativa por prácticas desleales de comercio internacional, en su modalidad de discriminación de precios, sobre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, originarias de la República Popular China ("China"), independientemente del país de procedencia.

B. Inicio de la investigación

2. El 14 de marzo de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Resolución de inicio de la investigación antidumping (la "Resolución de Inicio"). Se fijó como periodo de investigación el comprendido del 1 de julio de 2012 al 30 de junio de 2013 y como periodo de análisis de daño y causalidad a la rama de producción nacional el comprendido del 1 de enero de 2010 al 30 de junio de 2013.

C. Producto investigado

1. Descripción general

3. El nombre genérico del producto investigado es fregaderos de acero inoxidable. También puede identificarse como tarjas, lavatrastos, piletas, lavabos o lavamanos, todos ellos de acero inoxidable. En inglés se puede identificar como stainless steel sinks, o simplemente sinks o wash basins, aunque no son términos técnicos o limitativos.

4. El producto investigado se fabrica de acero resistente a la corrosión (inoxidable) de diferentes espesores. En general, se caracteriza por constar de una o más tinas o recipientes en forma rectangular, cuadrada, ovalada o circular. Puede contar o no con escurridero y con orificios para la instalación de dispositivos de drenaje y llaves de agua con dimensiones estándar. Su acabado puede ser indistintamente satinado, pulido o espejo.

5. Las dimensiones más comunes del producto investigado, aunque no limitativas, se encuentran en un rango de 38 a 188 cm de largo; entre 38 y 60 cm de ancho, y entre 10 y 20 cm de profundidad de la cubeta, con un margen de tolerancia de + - 2 cm. Suelen tener un espesor nominal que oscila entre 0.45 y 1.22 mm. La colocación suele ser de 3 tipos, de acuerdo al diseño de la cocina o mueble en el que se instalará, ya sea para empotrar, sobreponer o submontar.

6. El producto investigado suele ser de uso doméstico o residencial, con un peso unitario igual o menor a 8 kilogramos ("Kg"), aunque también se emplea en restaurantes o cualquier tipo de negocio. Los fregaderos destinados a aplicaciones industriales no son objeto de investigación y aunque no existe una definición técnica para dicha denominación, pueden considerarse como tales, todos aquellos fregaderos que se destinan a usos más especializados, como los fregaderos destinados a hospitales u aplicaciones industriales. Una forma de identificar los fregaderos de uso industrial puede ser el peso unitario, es decir, mayor a 8 Kg, dado que este peso reflejaría la combinación de dimensiones (largo, ancho y profundidad).

2. Tratamiento arancelario

7. El producto investigado ingresa por la fracción arancelaria 7324.10.01 de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE), cuya descripción es la siguiente:

Tabla 1. Descripción arancelaria de los fregaderos de acero inoxidable

Código Arancelario	Descripción
Capítulo 73	Manufacturas de fundición, de hierro o de acero
Partida 7324	Artículos de higiene o tocador, y sus partes, de fundición, hierro o acero.
Subpartida 7324.10	Fregaderos (piletas de lavar) y lavabos, de acero inoxidable.
Fracción 7324.10.01	Fregaderos (piletas de lavar) y lavabos, de acero inoxidable.

Fuente: Sistema de Información Arancelaria Vía Internet (SIAVI).

8. Las mercancías que ingresan por la fracción arancelaria 7324.10.01 de la TIGIE están sujetas a un arancel de 15%. Los países exentos de arancel son los Estados Unidos de América (los “Estados Unidos”), Canadá, Chile, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Colombia, Uruguay, Islandia, Noruega, Suiza, Liechtenstein, la Unión Europea, Japón e Israel.

9. La unidad de medida para operaciones comerciales es la pieza; conforme a la TIGIE es el Kg.

3. Normas técnicas

10. No existe una Norma Oficial Mexicana o voluntaria para los fregaderos de acero inoxidable, por lo que los importadores o exportadores de estos bienes no están sujetos al cumplimiento estricto de este tipo de regulaciones.

11. Respecto a estándares internacionales, en términos generales, los productos comercializados en México y los originarios de China, cumplen normalmente con las especificaciones de la Norma ASME/ANSI A112.19.3-2008/CSA B45.4-08 SS, titulada Accesorios de Plomería de acero inoxidable, avalada por la Canadian Standards Association (CSA), que establece el tipo de acero inoxidable a emplearse (por ejemplo 201, 202, 301, 302 ó 304) y los espesores mínimos de la lámina a utilizar en términos generales.

4. Proceso productivo e insumos

12. El producto investigado se elabora principalmente con acero inoxidable de la familia de los austeníticos, laminado en frío (en rollos, hojas o plantillas de diferentes longitudes) y, en menor medida, se emplean lubricantes, abrasivos, cintas de lija, fibras minerales, pastas abrasivas, acero galvanizado, productos químicos alcalinos y ácidos, etiqueta de código de barras, piezas de asfalto comprimidas o de plástico comprimido y pintura amortiguadora de ruido, empaque individual de cartón corrugado, bolsas de polietileno y cajas de cartón para almacenaje y transporte del producto.

13. En general, el proceso de fabricación de los fregaderos de acero inoxidable consta de las siguientes etapas:

- a. Recepción de materia prima y corte de plantilla en hojas: Se recibe la lámina o chapa de acero inoxidable y se corta en diferentes longitudes, dependiendo del tamaño del fregadero que se pretenda obtener (de una sola tina, de dos o una tina con escurridero).
- b. Embutido de la lámina: La lámina es deformada por medio de prensas hidráulicas de alta presión, con lo que se obtiene una tina o cubeta.
- c. estampado de escurridero: Los productos que tienen escurridero se llevan a una prensa hidráulica para formar los canales y las orillas.
- d. Perforación: Se hace el orificio para el drenaje en una prensa hidráulica o mecánica.
- e. Soldadura: Cuando el fregadero es de más de una tina, se realiza una soldadura para unir las. Puede emplearse un sistema de láser, gas argón o algún gas inerte para soldar, así como electrodos de tungsteno para realizar el arco de la soldadura. Si es de una sola pieza no es necesario soldar.
- f. Acabado: Las paredes del producto pueden ser naturales (sin pulido) o satinadas. Para el satinado se utilizan diferentes abrasivos, como cintas de lija para pulir la superficie plana del producto o diferentes fibras y pastas abrasivas.

- g.** Mecanismo de colocación: Dependiendo del diseño para colocar el producto, se seguirán los siguientes pasos:
- i.** Empotrar: Se agrega el elemento donde se colocará un clip o ancla para sujetar el fregadero a la cubierta.
 - ii.** Sobreponer: La lámina excedente del proceso de embutición se dobla hacia abajo, formando un cuerpo geométrico que asemeja un perfil cuadrado alrededor del fregadero y que pudiera parecer la cubierta del mueble en el que se instalará.
 - iii.** Submontar: Se recorta el perímetro a aproximadamente una pulgada de la orilla donde empieza la tina o la charola del escurridero. Una vez formada la ceja de orilla final se elimina cualquier filo de la orilla y se envía al proceso de empotrado.
- h.** Perforaciones: Los fregaderos con diseño de sobreponer y empotrar pasan al proceso de perforación de orificios para las llaves, que pueden ser 1, 2, 3, 4 ó 5 orificios.
- i.** Lavado y antirruído: Para dar la limpieza al producto pueden utilizarse químicos alcalinos o ácidos en un sistema de lavado final. Puede colocarse en la parte posterior del fregadero, piezas de asfalto comprimidas, plástico comprimido, o una capa de pintura amortiguadora para eliminar ruidos y vibraciones.

5. Usos y funciones

14. El producto investigado es un complemento indispensable de cualquier cocina residencial o, por ejemplo, de un baño. Este producto se utiliza primordialmente en casas habitación, restaurantes o cualquier tipo de negocio; fundamentalmente, como un espacio adecuado para lavar las manos, trastes o algún utensilio. También puede utilizarse como contenedor.

15. Su función principal es la de retener utensilios de cocina o loza, así como jabón, agua y productos para realizar la limpieza de los mismos. Otras aplicaciones son las de instalarlos en lugares donde se requiere un contenedor abierto como asadores en exteriores, al piso para trapeadores o artículos de limpieza y algunos de los fregaderos más pequeños son utilizados incluso en carros taqueros como contenedores de comida o recipientes para salsas.

D. Convocatoria y notificaciones

16. Mediante la publicación de la Resolución de Inicio, la Secretaría convocó a los importadores y exportadores del producto objeto de investigación y a cualquier persona que considerara tener interés jurídico en el resultado de la investigación, para que comparecieran a presentar los argumentos y las pruebas que estimaran pertinentes.

17. Con fundamento en los artículos 6.1 y 6.1.3 del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (el "Acuerdo Antidumping"); 53 de la Ley de Comercio Exterior (LCE) y 142 del Reglamento de la Ley de Comercio Exterior (RLCE), la Secretaría notificó el inicio de la investigación antidumping a las Solicitantes, a los importadores y exportadores de que tuvo conocimiento y al gobierno de China. Con la notificación les corrió traslado de la versión pública de la solicitud de inicio, de la respuesta a la prevención y sus respectivos anexos, así como de los formularios oficiales de investigación, con objeto de que formularan su defensa.

E. Partes interesadas comparecientes

18. Comparecieron al presente procedimiento las siguientes partes interesadas:

1. Solicitantes

Cocinas Modulares, S.A. de C.V.

EB Técnica Mexicana, S.A. de C.V.

Teka Mexicana, S.A. de C.V.

Acordada No. 47

Colonia San José Insurgentes

C.P. 03900, México, Distrito Federal.

2. Importadores

Internacional de Cerámica, S.A.B. de C.V.
Génova No. 33, despacho 703
Colonia Juárez
C.P. 06600, México, Distrito Federal.

Productora Metálica, S.A. de C.V.
Paseo de España No. 90, interior 201
Colonia Lomas Verdes 3ª Sección
C.P. 53125, Naucalpan de Juárez, Estado de México.

Raúl Fernando Hernández Medina
Avenida Circunvalación Agustín Yáñez No. 1626
Colonia Moderna
C.P. 44190, Guadalajara, Jalisco.

3. Exportadora

Taizhou Luqiao Jixiang Kitchenware Co. Ltd.
Martín Mendalde No. 1755-PB
Colonia del Valle
C.P. 03100, México, Distrito Federal.

4. Gobierno

Consejera de Asuntos Económicos y Comerciales de la
Embajada de China en México
Platón No. 317
Colonia Polanco
C.P. 11560, México, Distrito Federal.

F. Prórrogas**1. Argumentos y medios de prueba**

19. Con la finalidad de que presentaran su respuesta al formulario oficial, argumentos y pruebas correspondientes al primer periodo de ofrecimiento de pruebas, la Secretaría otorgó una prórroga de 15 días a los importadores Administrativa Famou, S.A. de C.V. ("Famou"), Cormerc, S.A. de C.V. ("Cormerc"), Internacional de Cerámica, S.A.B. de C.V. ("Internacional de Cerámica"), Productora Metálica, S.A. de C.V. ("Productora Metálica") y Raúl Fernando Hernández Medina, así como a la exportadora china Taizhou Luqiao Jixiang Kitchenware Co. Ltd. ("Taizhou") a solicitud de la Embajada de China en México. El plazo venció el 3 de junio de 2014 ya que, debido a causas de fuerza mayor, las instalaciones de la Secretaría, ubicadas en Avenida Insurgentes Sur 1940, Colonia Florida, México, D.F., permanecieron cerradas del 20 al 29 de mayo de 2014, días que no se computaron en el plazo otorgado para presentar argumentos y pruebas al presente procedimiento, de conformidad con el "Acuerdo por el que se suspenden los plazos de diversos trámites que aplica la Secretaría de Economía, durante el periodo que se indica", publicado el 2 de junio de 2014 en el DOF.

20. La empresa importadora Bii de México, S. de R.L. de C.V. ("Bii de México") solicitó una prórroga para presentar su respuesta al formulario oficial, argumentos y pruebas correspondientes al primer periodo de ofrecimiento de pruebas, sin embargo, la Secretaría determinó negársela en virtud de que su solicitud fue extemporánea, lo cual se le notificó mediante oficio UPCI.416.14.0929 del 27 de mayo de 2014, el cual se tiene por reproducido como si a la letra se insertara.

2. Requerimientos de información a partes interesadas

21. Con la finalidad de que presentaran respuesta a los requerimientos de información formulados por la Secretaría, se otorgó prórroga a las Solicitantes, Internacional de Cerámica, Raúl Fernando Hernández Medina y Taizhou. El plazo les venció el 21 de julio de 2014.

3. Requerimientos de información a no partes

22. Con la finalidad de que presentaran respuesta a los requerimientos de información formulados por la Secretaría, se otorgó una prórroga a seis empresas importadoras no parte y a un agente aduanal, los plazos vencieron el 24 y 28 de abril, 13 de mayo y 28 de julio de 2014.

G. Argumentos y medios de prueba**1. Importadores****a. Internacional de Cerámica**

23. El 28 de abril y 2 de junio de 2014 Internacional de Cerámica manifestó:

- A.** La mercancía que importa no le causa daño a la producción nacional y no se introduce a un precio inferior a su valor normal, por lo que no existe discriminación de precios.
- B.** Únicamente compra la mercancía investigada a proveedores extranjeros, fabricada con acero 304; la producción nacional no tiene la capacidad de fabricar productos de este tipo.
- C.** La mercancía que importa es diferente a la nacional por las marcas, ya que las importadas están destinadas a un sector económico alto y la calidad del producto es mayor, lo cual influye en la decisión de compra de sus clientes.
- D.** La mercancía que importa cuenta con tecnología para reducir el ruido y la vibración denominada "Silent Shield", de la marca Kohler, la cual se encuentra patentada; además, contiene los componentes necesarios para la instalación, lo que hace que sus clientes prefieran el producto importado.
- E.** La producción nacional no fabrica fregaderos de acero inoxidable para el sector al que van dirigidos los que importa, ya que los costos del producto investigado son mayores a los de producción nacional, además de que el tiempo de respuesta y abastecimiento de la producción nacional es prolongado.
- F.** No tiene conocimiento de otros fabricantes o productores nacionales que tengan la capacidad de producir la mercancía que importa.
- G.** Importa fregaderos de acero inoxidable con un peso mayor a 8 Kg, los cuales tienen otro tipo de uso y los que pesan menos de 7 Kg podrían utilizarse para el hogar, sin embargo, el peso no es determinante para el costo del producto, ya que el acabado, tipo de material y componentes que lo integran sí determinan su precio.

24. Internacional de Cerámica presentó:

- A.** Copia certificada del instrumento notarial número 14,818 otorgado ante el Notario Público número 28 de Chihuahua, Chihuahua el 4 de abril de 2006, de la que se desprende la legal constitución de la empresa y las facultades del poderdante.
- B.** Copia certificada del instrumento notarial número 8,286 otorgado ante el Notario Público número 24 de Chihuahua, Chihuahua el 6 de septiembre de 2013, que contiene un poder otorgado por Internacional de Cerámica a favor de su representante legal.
- C.** Copia certificada de la cédula para ejercicio profesional expedida por la Secretaría de Educación Pública a favor del representante legal de Internacional de Cerámica.
- D.** Catálogo de los productos que importa Internacional de Cerámica y sus características.
- E.** Diagrama de los procesos de compra, importación y ventas de Internacional de Cerámica.
- F.** Operaciones de importación de Internacional de Cerámica en el periodo analizado.
- G.** Estados financieros consolidados, dictamen de auditores independientes y notas a los estados financieros de Internacional de Cerámica para 2011, 2012 y 2013.
- H.** Copia de diversos pedimentos de importación y documentación anexa, del periodo analizado.

b. Productora Metálica

25. El 3 de junio de 2014 Productora Metálica manifestó:

- A.** La solicitud de la presente investigación es improcedente, toda vez que no existe discriminación de precios, daño ni relación causal entre éste y las importaciones que realiza.
- B.** No tiene empresas subsidiarias o vinculadas, no está vinculada con ningún exportador chino ni ha firmado acuerdos con proveedores chinos.
- C.** Durante el periodo analizado e investigado no realizó compras a los productores nacionales.

- D. Las Solicitantes definieron al producto investigado de la manera más genérica como fregaderos de acero inoxidable, sin mencionar que existen otros que se clasifican en la fracción arancelaria 7324.10.01 de la TIGIE, con aleaciones de acero que no son fabricados por ellas y que deben ser excluidos de la investigación.
- E. Los fregaderos de acero inoxidable no pueden ser agrupados en las tres familias que propusieron las Solicitantes, ya que no es técnica ni comercialmente posible, debido a que cada aleación de acero inoxidable que se utilice marcará una calidad y precio específico para el fregadero que se importe y comercialice.
- F. Considera que Turquía e incluso India, presentan una mayor similitud con China y, por ende, proporcionarían una mayor semejanza a las condiciones que tendría ese país si no fuera una economía de no mercado.
- G. La propuesta de Turquía o India como país sustituto de China en lugar de los Estados Unidos, se basa en un análisis de las diferentes variables económicas ligadas al proceso productivo de la mercancía.
- H. El principal productor de acero crudo a nivel mundial es China, con más de 2 mil millones de toneladas durante el periodo comprendido de 2010 a 2012, cifra que representa el 46% del total producido a nivel mundial. Sin embargo, Turquía tuvo una producción de 99 millones de toneladas, mientras que India produjo 217 millones de toneladas. Por lo tanto, la disponibilidad de la materia prima más importante la tienen tanto Turquía como India.
- I. El mismo proceso productivo de fregaderos se realiza en todo el mundo, por lo que este aspecto pierde importancia y la disponibilidad de la materia prima es el rol primordial para considerarse en el análisis y determinación del país sustituto en el presente procedimiento.
- J. Los precios promedio de las exportaciones de fregaderos de los Estados Unidos son los más caros de todo el mundo, situación que genera una distorsión al intentar sustituir un país investigado con el país que ofrece sus productos a los precios más altos. Estos precios altos pueden atribuirse al grado de acero que se utiliza para fabricar fregaderos en aquel país y, por lo tanto, no pueden ser comparados con los precios de China.
- K. Considera errónea la clasificación para determinar el precio de exportación, toda vez que la producción nacional intenta que la autoridad investigadora analice las importaciones, determine un precio de exportación y realice un análisis de daño con un universo de productos que no es similar entre sí.
- L. Con base en la información proporcionada por las Solicitantes, no queda claro el volumen de importaciones que ingresó a México, por lo que no se aprecia una metodología aceptable para el cálculo del precio de exportación, ya que la descripción de las importaciones no permite conocer las dimensiones, espesor ni mucho menos la aleación del acero de las mercancías importadas, luego entonces, no es posible determinar ni la mercancía investigada ni mucho menos aquella que se importó de orígenes distintos a China, para determinar la similitud.
- M. En el mercado existen diversos tipos y precios de fregaderos de acero inoxidable que no fueron mencionados por la producción nacional y que son determinantes para la decisión de compra de un consumidor; para las Solicitantes, todos los tipos, dimensiones y formas de los fregaderos de acero inoxidable son comercialmente intercambiables entre sí, a excepción de los de usos industriales.
- N. Entre las características comunes de los fregaderos de acero inoxidable, la producción nacional omitió señalar que el factor más importante en su fabricación es la calidad, cédula o calibre. Un fregadero de acero inoxidable puede ser fabricado con aleaciones de acero inoxidable tipo 201, 202, 301, 302, 304, 316 ó 430, cada una con características propias, dando como resultado calidad y precio distintos a los fregaderos, tanto en México como en el mercado internacional. Los factores de calidad, costos de fabricación y precio final son los elementos más importantes en la toma de decisiones de compra de un consumidor.
- O. Los productos que importa cuentan con una calidad distinta, derivada del tipo de acero inoxidable con el cual son fabricados, mismo que no coincide con el tipo de acero que utiliza la producción nacional para fabricar sus fregaderos.

- P.** Las aleaciones que ofrece la producción nacional son limitadas y no se incluyen en su catálogo aleaciones tipo 201. El producto que importa se diferencia de la mercancía investigada en que están fabricados en aleación de acero inoxidable tipo 201 y los de producción nacional se fabrican en aleación de acero inoxidable 304.
 - Q.** Las dimensiones y espesor de un fregadero son factores que inciden directamente en el precio del producto final, por lo que pensar que un fregadero de determinadas medidas y aleación es sustituto y comercialmente intercambiable con otro de diferente medida y/o aleación, es inexacto y erróneo.
 - R.** Los fregaderos de producción nacional y los chinos no pueden ser comparables en precio, calidad y consumidor al que se dirigen, considerando que cada aleación de acero confiere una calidad específica, aun cuando ambos tengan dimensiones y número de tarjas o escurrideros similares.
 - S.** La autoridad investigadora debe analizar si las Solicitantes cuentan con representatividad para solicitar la investigación y verificar si aportaron pruebas fehacientes para demostrar la existencia de discriminación de precios, daño y la relación causal.
 - T.** Aunque en la Resolución de Inicio no se mencionó, tiene conocimiento de que Tramontina de México, S.A. de C.V. ("Tramontina") es productora nacional de fregaderos.
 - U.** No existen precios internacionales para los fregaderos de acero inoxidable, no obstante, calculó los precios promedio de las importaciones y exportaciones basados en la información de Trade Map.
 - V.** Si en un mismo mercado se determinan calidades y precios distintos, no sería posible que a través de un procedimiento como el presente, en donde los productores nacionales se han enfocado en abastecer productos más caros o de mejor calidad que atienden a sectores y consumidores específicos, el que se obligue al resto de la población a adquirir estos productos, máxime cuando no fabrica fregaderos con calidades (aleaciones) más económicas.
 - W.** Para efectos de determinar el precio de exportación, el margen de discriminación de precios y el daño, la producción nacional debió realizar un análisis puntual de las importaciones a México durante el periodo analizado y determinar con exactitud el tipo de productos que se importaron. Una vez determinado el universo de productos importados, debió verificar cuáles de esos productos fueron fabricados por la producción nacional, y con base en ello determinar producto por producto la similitud entre las mercancías, tomando como base la aleación del acero inoxidable utilizado, su espesor y las dimensiones del fregadero.
 - X.** El análisis de daño presentado por las Solicitantes, se basa en cifras inferidas para la identificación de la mercancía investigada, creando distorsión en las variables económicas que integran la producción, comercialización y venta de fregaderos en México.
 - Y.** El Consumo Nacional Aparente (CNA) calculado hasta ahora, no tiene sustento, ya que no se determinó cabalmente la mercancía investigada, ni la similar o igual, por lo tanto, dos de las variables que intervienen en la estimación del CNA están distorsionadas.
 - Z.** Para determinar el daño a la rama de producción nacional, las Solicitantes han manifestado que las importaciones de origen chino han crecido durante el periodo analizado, sin embargo, manifestaron que algunas de ellas son importadoras.
- 26. Productora Metálica presentó:**
- A.** Copia certificada del instrumento notarial número 21,044 otorgado ante el Notario Público número 50 de México, Distrito Federal el 28 de mayo de 1959, que contiene la legal constitución de Productora Metálica, S.A.
 - B.** Segundo testimonio de la escritura pública número 49,566 otorgada ante el Notario Público número 74 de México, Distrito Federal el 13 de octubre de 1988, del que se desprende, entre otros, el cambio de denominación de Productora Metálica de S.A. a S.A. de C.V. y el poder que le fue otorgado al representante legal.
 - C.** Estados financieros y dictamen de auditores independientes de Productora Metálica para 2011 y 2012.
 - D.** Estado de situación financiera y estado de resultados a febrero de 2014 de Productora Metálica.

- E. Operaciones de importación en el periodo analizado e importaciones mensuales, en valor, volumen y por proveedor, en el periodo investigado, de Productora Metálica.
- F. Copia de diversos pedimentos de importación y documentación anexa, de 2010 a 2013.
- G. Base de datos de operaciones de importación para el cálculo del precio de exportación de la mercancía investigada en el periodo analizado.

c. Raúl Fernando Hernández Medina

27. El 3 de junio de 2014 Raúl Fernando Hernández Medina manifestó:

- A. Se dedica a comercializar productos diferenciados a los que existen y se fabrican en el mercado mexicano, motivo por el cual importa, ya que ninguna empresa los fabrica en México, además de que las Solicitantes también comercializan algunos productos diferenciados.
- B. No es procedente la aplicación de cuotas compensatorias a las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, originarias de China, en virtud de que la mercancía que importa, la adquiere a un precio muy superior al valor normal que pretenden utilizar las Solicitantes, además de que no son la causa del supuesto daño que alegan.
- C. Lo que las Solicitantes en el fondo persiguen es hacer a un lado a la competencia, lo cual es muy delicado porque en lo único que derivará es que el consumidor pierda la capacidad de escoger o elegir entre más opciones; lo que iría en contra de la apertura comercial. De imponerse una cuota compensatoria a los productos sujetos a investigación, se le daría a las Solicitantes el derecho de realizar y ejercer prácticas monopólicas, ya que serían los únicos que podrían fabricar, importar y comercializar, lo que les daría una ventaja no permitida por la ley.
- D. La autoridad debe tomar en cuenta los efectos que tendrían en la cadena productiva y en los consumidores la aplicación de cuotas compensatorias, ya que lejos de corregir una distorsión en el mercado nacional de fregaderos de acero inoxidable, provocaría desabasto y el aumento de precios en perjuicio del consumidor, dada la importante participación de las importaciones chinas en el mercado nacional.
- E. El mercado de los fregaderos de acero inoxidable, se debe de analizar por el ramo y tipo de producto investigado, por lo que se debe clasificar en 3 grupos, que son:
 - a. Económico, donde los fregaderos cuentan con terminados básicos con poco o nada de diseño que no sea la tina, escurridero y los orificios para instalar los grifos para el agua. Por lo tanto, se utilizan en casas económicas o en construcciones populares, cuyo poder adquisitivo es bajo.
 - b. Clase media, cuyas casas o departamentos cuentan con espacio que en lo general implican más diseño, donde sus cocinas ya cuentan con muebles, a las cuales se les instalan fregaderos de acero inoxidable con mucho más diseño y calidad en los terminados, con tinas más profundas y amplias, escurrideros, y accesorios para el lavado y desinfectado de alimentos como legumbres y frutas, tablas para picarlas y que embonan a la medida en los fregaderos.
 - c. Consumidores con poder adquisitivo alto; residencias con espacios en las casas o departamentos muy amplios, con cocinas bastante amplias donde los fregaderos de acero inoxidable cuentan con más diseño que los anteriores, que van desde fregaderos con figuras geométricas diferentes a las rectangulares, es decir, redondas con escurrideros, doble tina y escurrideros, doble tina y una tina adicional más chica para lavado de alimentos, con orificios preparados, grifos mezcladores de agua con más diseño, tablas para picar y preparar alimentos, es decir, fregaderos dirigidos a un segmento de consumidores más exigente y de poder adquisitivo alto.
- F. Si la autoridad investigadora determina una cuota compensatoria, estaría premiando a empresas transnacionales que se favorecen de medidas proteccionistas, ya que además de no producir mercancías para los diferentes segmentos del mercado (medio y alto), también son importadores de sus filiales de distintos países, incluido China, y con ello obligaría a las pequeñas empresas mexicanas a desaparecer y les generaría un mercado cautivo, sin competencia alguna, lo cual choca con el principio de libre mercado.

- G. Los fregaderos fabricados por medio de embutido con prensas hidráulicas llevan un proceso diferente a los fabricados a mano artesanalmente (hand made), lo que los hace no ser comercialmente intercambiables; por lo tanto, la línea fabricada a mano no debe considerarse en la investigación, dado que es una línea que no fabrican las Solicitantes y no es válido que mercancías aparentemente similares sean consideradas como tales, por el simple hecho de tener la misma denominación.
- H. Los fregaderos de acero inoxidable elaborados a mano se están desarrollando comercialmente en un nicho comercial de productos finos, con mayor calidad y diseño, que llegan a consumidores de poder adquisitivo alto.
- I. Importó tinas que se fabrican a mano y no con el procedimiento de embutido con prensas hidráulicas que utilizan las Solicitantes, por lo que dichos procesos de fabricación hacen que los productos resultantes lo único que tienen en común es la denominación comercial de fregaderos.
- J. Los productos que importa cumplen con estándares internacionales, porque sus fábricas proveedoras cumplen con estándares de calidad internacional, desde ISO 9001:2008 hasta certificación UPC (Uniform Plumbing Code, por sus siglas en inglés) que cuida la instalación e inspección de los sistemas de plomería en Canadá, garantizando la salud, seguridad y buen uso de productos innovadores. Las tarjetas de producción mexicana no cuentan con ninguna certificación, como se reconoce expresamente en la Resolución de Inicio.
- K. Las tarjetas embutidas de producción con acero de calibre 20, 18 y 16, con profundidades de 20 cm, deben ser excluidas de la aplicación de cuotas compensatorias, ya que no hay producción nacional, o en su defecto, solicita que se le asigne una cuota preferencial como importador.
- L. Varios de sus proveedores chinos que sí participaron en la investigación realizada en los Estados Unidos y obtuvieron cuotas preferenciales, no tuvieron interés en participar en la presente investigación, pues no es un mercado representativo para ellos.
- M. La Secretaría debe considerar que haber aceptado a los Estados Unidos como país sustituto, no puede ser válido, porque no se han aportado las pruebas que acrediten que ese país, económicamente, resulte ser sustituto de China, lo que trasciende en la determinación del valor normal de la mercancía investigada.
- N. Para determinar el país con economía de mercado sustituto, resulta muy importante tomar en cuenta criterios económicos tales como el costo de los factores económicos que se utilizan intensivamente en la producción. Las Solicitantes deberán aportar pruebas que demuestren que los factores de producción del país sustituto propuesto son similares a los del país con economía centralmente planificada, es decir, pruebas con las que se demuestren que los procesos de producción, la tecnología utilizada en dichos procesos, las horas de la fuerza laboral, la fuente de los insumos utilizados y la administración o coordinación de dichos procesos productivos, sean similares en ambos países; en ese mismo tenor, se deben de considerar los insumos de los procesos de producción, no sólo materiales, sino inclusive humanos, y que éstos se pacten de manera libre entre las partes, así como que los precios a los cuales se pacten, sean precios de mercado.
- O. En la Resolución de Inicio se señala que las Solicitantes argumentan para la determinación de país sustituto, entre otros, los niveles económicos comparables, similitud de procesos productivos, para concluir de manera genérica que la supuesta evaluación conjunta, le hace considerar a la autoridad que existen elementos fácticos, que los hacen razonablemente similares, lo que la autoridad infiere de manera razonable, lo cual, resulta ser muy subjetivo, porque no se explica a qué se refiere o considera con dichas expresiones.
- P. El hecho de que China y los Estados Unidos tengan una relación similar de los insumos que importan, no tiene relación alguna con el costo de los factores que se utilizan intensivamente en la producción de las citadas mercancías en ambos países.
- Q. El valor normal obtenido de dicho país sustituto no puede tomarse en cuenta en la presente investigación, lo que procede es que la autoridad desestime la información presentada por las Solicitantes en relación con los precios en el mercado interno del país sustituto y tome en cuenta la información presentada por el suscrito y las demás partes en el presente procedimiento y, en caso de que ello no suceda, la Secretaría deberá investigar y proponer un nuevo país sustituto, con base en el cual determine el valor normal que resulte aplicable, debiendo fundar y motivar debidamente la determinación a la que arribe.

- R. Considerar a la empresa Elkay Manufacturing Company, OakBrook, IL. ("Elkay") como comparativa en el país sustituto, no es adecuado ni jurídicamente válido, toda vez que dicha empresa es propietaria y proveedora de EB y su filial Bermes, S.A. de C.V. ("Bermes"), así como de otra empresa llamada Industrias Quetzal, S.A. de C.V. ("Industrias Quetzal"). De comprobarse que dichas empresas son partes relacionadas, no puede darse a la información proporcionada por las Solicitantes ningún valor probatorio, porque no sería objetiva y posiblemente no sería real.
- S. Las Solicitantes estimaron los precios de exportación de las mercancías sujetas a investigación, tomando como base una muestra de 109 pedimentos solicitada al Servicio de Administración Tributaria (SAT), que consideraron representativa en términos de volumen; no obstante que propusieron 2 formas para obtener el precio de exportación: a través de la revisión de pedimentos y documentos de importación mediante una muestra, y a través de las estadísticas oficiales del SIAVI; sin aportar ningún argumento sustentado en la legislación aplicable, únicamente sostuvieron que el criterio de representatividad en términos de volumen de importaciones ha sido aceptado por la autoridad en investigaciones anteriores, lo cual, atenta contra el principio de legalidad y objetividad, además de que es contrario al artículo 10 del Código Civil Federal, de aplicación supletoria.
- T. La autoridad debe desestimar los datos contenidos en los 109 pedimentos aportados por las Solicitantes, dado que no reflejan las condiciones de adquisición en cuanto al precio pagado o por pagar, ya que las manifestaciones de valor y hojas de cálculo son documentos oficiales mediante el cual se hace una declaración detallada en lo que toca al valor declarado en los pedimentos de importación, por lo que el hecho de que se tomen en cuenta los pedimentos, sin ponderarlos y analizarlos de manera adminiculada, con las referidas manifestaciones de valor y hojas de cálculo, vicia de origen cualquier información y estudio tomando como base únicamente el pedimento. En su lugar, deberá tomar en cuenta el costo de adquisición con información de los formularios oficiales, pedimentos, manifestaciones de valor, hojas de cálculo y facturas de venta que se presenten durante el procedimiento.
- U. La muestra de 109 pedimentos de importación no resulta representativa del volumen de las importaciones de los productos investigados en el periodo investigado, por lo cual, la autoridad deberá tomar en cuenta la información oficial del SIAVI; esto porque durante 2012 hubo más operaciones a los 109 pedimentos de importación tomados en consideración en la presente investigación.
- V. En la Resolución de Inicio no se hace alusión a los segmentos de mercado, los cuales conocen todos los que se dedican a la venta de fregaderos de acero inoxidable, y que identifican como mercados económico, medio y alto. No se señala que en México solamente se fabrica el segmento económico y que las Solicitantes importan las líneas del segmento medio y alto de sus filiales trasnacionales, lo que se traduce en que las Solicitantes pretenden que se imponga una cuota compensatoria respecto de los segmentos de mercancías que ellos no fabrican en México, lo que además los dejaría solos en el mercado nacional perjudicando a los importadores independientes y consumidores que se deberán de conformar con productos con alto precio en el mercado.
- W. Los fregaderos de producción nacional sólo satisfacen las necesidades básicas, y los fregaderos de importación ofrecen funciones, diseños y opciones para las demandas de mercados más exigentes. Existen factores que la autoridad investigadora no ha tomado en cuenta como lo es el diseño y el equipamiento, que sí son determinantes para la decisión de compra de los usuarios o consumidores y no les permite ser comercialmente intercambiables.
- X. Existen en el mercado internacional fregaderos con diseños, terminados y formas geométricas diferentes a la rectangular que normalmente se utiliza, donde se tiene de una o dos tinas con escurridor, mayor profundidad y capacidad, muchas con despachadores de jabón, o accesorios para lavar, desinfectar, picar y preparar alimentos como frutas y verduras. Este tipo de fregaderos están destinados a un mercado y consumidor que los demanda, y que no consume los económicos que fabrican las Solicitantes.
- Y. Los productos que importa cuentan con acabados altamente tecnificados como seda satín. No sólo se usan como un espacio de lavado y limpieza en la cocina sino como área de trabajo, desinfectado y preparación de alimentos, ya que sus accesorios les proporcionan más versatilidad y aprovechamiento de los espacios. Se fabrican en acero inoxidable 304 en calibres más gruesos (20, 18 y 16) y sus tinas son más grandes, de hasta 80 cm de largo y profundidades de 20, 23 y 25 cm.

- Z.** Elkay fabrica su producto orientado al mercado de muy alto nivel; por ese motivo, no debe ser comparado con el producto para el mercado económico que fabrican las Solicitantes, ya que lo que estas últimas fabrican son fregaderos en lámina de calibres 22 y 24 con profundidades de 15 cm en su gran mayoría, otras en menor proporción, de 18 y 20 cm, que comparadas contra las fabricadas por Elkay, ni siquiera son similares, toda vez que este fabricante utiliza lámina de acero inoxidable calibre 16, 18 y 20, es decir, lámina más gruesa y resistente, además que las profundidades de sus fregaderos son cuando menos de 20 cm.
- AA.** La autoridad realizó el análisis de discriminación de precios y daño, tomando a los productos fabricados por sistema de embutido, sin considerar el proceso de fabricación a mano, como si fueran mercancías similares, agrupándolos en la misma familia, por falta de información de las Solicitantes. Asimismo, en el apartado de análisis de daño y causalidad, la autoridad analizó el comportamiento de las importaciones, precios y efectos en la producción nacional considerando los productos fabricados con el sistema de embutido con prensas hidráulicas.
- BB.** No le consta que las Solicitantes sean las principales fabricantes de fregaderos como ellas lo señalaron.
- CC.** China, junto con otros países asiáticos, se incorporaron exitosamente al comercio internacional, debido principalmente a su gran disponibilidad de mano de obra, lo que les ha permitido quitarles mercado a los demás países, por lo que éstos han implementado la estrategia de colocarse en el eslabón final de la cadena de valor y actualmente controlan la comercialización en mayor medida que la manufactura; lo que ha colocado a China como país líder en la fabricación de producto.
- DD.** Se debe de ponderar que en China se suspende la producción durante un lapso de aproximadamente 3 semanas debido al cierre de las fábricas por el festival de año nuevo chino que se lleva a cabo entre la última semana de enero y las dos primeras semanas de febrero, lo cual produce que los compradores anticipen pedidos, lo que genera una excesiva demanda de transporte marítimo, y provoca un aumento de precios en los fletes marítimos internacionales de diciembre a marzo.
- EE.** México ha adoptado una política de firmar tratados de libre comercio, asociaciones económicas, o acuerdos de alcance parcial o regionales, mediante los cuales la mayoría de las mercancías gozan de aranceles preferenciales. Bajo ese escenario, se ha propiciado otra manera de hacer un contrabando más sofisticado, donde se presentan pedimentos subvaluados, se triangulan mercancías para evitar pago de cuotas compensatorias, se presentan certificados de origen para aplicar tratados de libre comercio sin tener derecho a ello, o para evitar el pago de cuotas compensatorias; a todo esto se le conoce como contrabando técnico.
- FF.** La disminución del precio de una mercancía atiende a muchas variables. La autoridad debe tomar en cuenta que en la actualidad, los grandes cambios a nivel de producción también se pueden considerar como factores de producción, tales como la capacidad empresarial y entorno tecnológico, además de los factores capital, trabajo y tierra, para alcanzar precios reales y competitivos.
- GG.** Los fregaderos aumentan de precio cuando hay un incremento generalizado en la materia prima, el acero inoxidable.
- HH.** Con la apertura comercial ha crecido la oferta en el mercado mexicano, y en términos de recursos comerciales, a Teka y EB les ha costado mucho tratar de mantener la supremacía de la que gozaban en el mercado nacional.
- II.** EB y Teka quieren proteger lo producido por sus filiales mundiales, justificando una protección a un producto que no se manufactura en México y que ellos mismos importan de un competidor como Kohler, que probablemente resultará parte relacionada con EB y Bermes, lo que resulta paradójico porque este análisis no apunta a demostrar daño o amenaza de daño, sino la intención de acaparar el mercado mexicano sin esforzarse a corregir la ineficiencia, falta de tecnología e incapacidad de sus fábricas establecidas en México y así proteger las importaciones de sus filiales mundiales.
- JJ.** A fin de que la autoridad cuente con un parámetro para determinar que los productos investigados no tienen tanta aceptación en mercados económicos y consumidores de poder adquisitivo bajo, podrá apreciar la preferencia del público consumidor por los productos con mayor diseño y mejores acabados, dicha tendencia debe ser tomada en cuenta por esa autoridad como referencia en su análisis de daño, especialmente para determinar la contracción de la demanda por productos económicos, que son precisamente los que en mayor medida producen las Solicitantes.

- KK.** La autoridad debe investigar si una proporción importante de las importaciones de EB, Bermes y Teka, son de origen Chino y no de los Estados Unidos u otros países.
- LL.** En la Resolución de Inicio no se menciona que Elkay es dueña de EB, situación que considera grave porque si EB lo oculta, es posible que esté tratando de que la autoridad no se percate de esa información, porque de ser cierto sería evidente que la investigación se está llevando a cabo sin información objetiva e imparcial.
- MM.** Las Solicitantes indicaron que las importaciones de Bermes se realizaron en volúmenes pequeños y a precios relativamente mayores al promedio de los precios de las importaciones originarias de China, lo cual es falso, ya que sus productos aparecen en el catálogo aportado por las Solicitantes y en sus listas de precios vigentes. Con esas importaciones de volúmenes pequeños surtió a sus 28 centros de distribución que aparecen en la parte final de su mismo catálogo, y todos los 16 modelos de la línea ELUMINA de empotrar y submontar, más los que resulten de sus demás líneas de productos, no se hace con compras pequeñas como tendenciosamente lo declaran, por lo que solicita a la autoridad investigadora se cerciore de las cantidades realmente importadas por Bermes y EB y compruebe lo que realmente produce en México.
- NN.** Por lo que hace a Teka, visitó a otras fábricas en China que le maquilan o maquilaron a esa empresa, quienes dicen que deja a muchos proveedores y clientes descontentos. En lo particular fue cliente de Teka y dan un pésimo servicio y son incumplidos.
- OO.** Es muy probable que Elkay Kitchen Solutions Co. Ltd. ("Elkay China") fabrique las marcas Elkay, Teka y Oliveri, bajo el concepto de Original equipment manufacturer (OEM); se denomina fabricante de equipos originales, que luego son comprados por otra empresa y vendidos bajo la marca de la empresa compradora, conocida como empresa reenvasadora.
- PP.** Las siglas OEM también se pueden aplicar a todo el proceso de subcontratación de la fabricación de los productos de una empresa. Se da cada vez más en las grandes multinacionales que dejan de producir ellas mismas sus equipos o bienes y los encargan a terceros, éstos los fabrican con los colores, formas o logos específicos de cada compañía, con lo que el cliente final siempre verá un producto de la marca que está comprando, como si lo hubiera fabricado ella misma. Las empresas OEM pueden incluso fabricar el mismo producto para diferentes marcas, que son incluso competencia.
- QQ.** Teka también importa producto diferenciado al económico que fabrica, a decir de la empresa, de Europa, sin embargo, Elkay China le fabrica su marca bajo el concepto de OEM, ya que Teka tiene empresas alrededor del mundo y reempaca en cada país y las exporta a todas sus empresas.
- RR.** Suponiendo sin conceder que la industria mexicana de fregaderos de acero ha sufrido daño, es por causa de las importaciones de contrabando técnico, subvaluadas o triangulación, violando reglas de origen, mas no la legal importación en cuanto a su despacho aduanero.
- SS.** El gobierno mexicano y las Solicitantes deben estar conscientes de que el contrabando técnico es lo que realmente causa daño, mas no así las importaciones lícitas de fregaderos de acero inoxidable que muchos otros empresarios realizan. Esto debe ser analizado e investigado por la autoridad para allegarse de la mejor información posible y para que, en su caso, se acredite que de existir un factor de daño distinto a las importaciones investigadas, lo procedente es que se analice el impacto de dichas importaciones en la rama de producción nacional de fregaderos de acero inoxidable.
- TT.** Otro de los factores que impactan la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable, es la falta de competitividad de las Solicitantes. La industria nacional de los referidos productos no es competitiva y ha ido perdiendo espacios en los mercados nacionales e internacionales a favor de otros países, derivado principalmente de su ineficiencia, y no de sus importaciones legales y las de otros importadores.
- UU.** La demanda del mercado sobrepasa la capacidad de producción y competitividad de las tarjas producidas en México, por lo que los tiempos de entrega se extienden a más de 60 días. En su caso tuvo que dar de baja de su catálogo de productos y, por ende, dejar de ofrecer la marca Teka, debido a que no cumplen con las fechas de entrega que se pactan, por lo que la autoridad investigadora debe verificar si la capacidad de producción de las Solicitantes cubre la totalidad de la importación de tarja económica, media y de lujo al país, información que considera básica y trascendental en la presente investigación.

- VV.** Si no adquiriera tarjetas económicas de otros importadores o distribuidores, su empresa no podría entrar al mercado, ya que ninguna de las Solicitantes le venden su producto para distribuirlo, y tiene que conseguirlo de otros proveedores a los que sí les venden, por lo que lo ofrece a sus clientes básicamente sin utilidad, con el ánimo de darles el servicio y conservarlos para futuras compras de otros productos de la línea media y alta.
- WW.** Teka le retiró la distribución de su marca debido a su inconformidad de recibir un mal servicio, ya que la empresa carece de valores y una filosofía enfocada a la atención del cliente.
- XX.** Elkay reconoce que es dueña de EB y Bermes; en la página de Internet de Elkay, se afirma que Elkay China fabrica para su mercado doméstico, sin embargo, dicha afirmación resulta falsa y las Solicitantes no hicieron del conocimiento de la autoridad investigadora este dato, y tampoco en la Resolución de Inicio se señala algo al respecto. Tampoco señalaron que Elkay China exporta entre el 71% y 80% de su producción principalmente a los Estados Unidos, América del Sur, Europa del este, Europa Occidental y Medio Oriente.
- YY.** Ha asistido a exposiciones internacionales donde se ha acercado al stand de Elkay China, para tratar de comprarles producto y no le venden bajo el argumento de que cuentan con su distribuidor en los Estados Unidos, esgrimiendo que las ventas sólo se pueden hacer a través de este último país.
- ZZ.** Los chinos analizaron y percibieron el gran potencial de negocio, se informaron de los fabricantes existentes en el país, principalmente en la demanda del producto económico, que es el segmento de mercado más grande, lo que provocó que empresas chinas decidieran comercializar ellas mismas el producto dirigido para este nivel o segmento de mercado, viniendo a establecerse como sociedades legalmente constituidas en México y, desquiciando con ello al mercado, vendiendo a precios menores que los otros importadores mexicanos, lo que también le ha generado un daño al no poder vender el producto que tiene en el territorio nacional desde 2011, por lo que tuvo que reaccionar y revertir esa situación y se enfocó a los segmentos de mercado medio y alto, los cuales son mercados que tienen un índice de canibalismo mucho menor, en comparación al mercado de tarjetas económicas.
- 28. Raúl Fernando Hernández Medina presentó:**
- A.** Copia certificada del instrumento notarial número 4,533 otorgado ante el Notario Público número 95 de Guadalajara, Jalisco el 25 de abril de 2014, que contiene un poder otorgado por Raúl Fernando Hernández Medina a favor de su representante legal.
- B.** Copia del título para el ejercicio profesional expedido a favor del representante legal de Raúl Fernando Hernández Medina.
- C.** Copia certificada de la cédula para ejercicio profesional expedida por la Secretaría de Educación Pública a favor del representante legal de Raúl Fernando Hernández Medina.
- D.** Listado de los proveedores extranjeros y nacionales de Raúl Fernando Hernández Medina y sus datos de localización.
- E.** Descripción de los códigos de producto de las diversas marcas de fregaderos de acero inoxidable que importó en el periodo analizado y códigos de venta por marca.
- F.** Catálogo de fregaderos de acero inoxidable y otros productos de la marca Kele y Fortei.
- G.** Catálogo de fregaderos de acero inoxidable y otros productos de 2012 y fichas técnicas con las características y especificaciones de diversos modelos de fregaderos de acero inoxidable de EB, Teka y Cocinas Modulares.
- H.** Fotografías de un empaque de un producto importado por EB de origen chino.
- I.** Información general de la empresa Elkay y sus empresas relacionadas, obtenida de la página de Internet <http://www.elkaypro.com/our-brands>, consultada el 16 de mayo de 2014.
- J.** Información general de la empresa Elkay China, obtenida de la página de Internet http://www.gaobie.com/china-company/elkay-china-kitchen-solutions-co-ltd_146747.html, consultada el 16 de mayo de 2014.
- K.** Información general de la empresa Teka, obtenida de la página de Internet http://www.teka.com/teka_worldwide, consultada el 16 de mayo de 2014.
- L.** Facturas de venta de producto nacional e importado, emitidas por Teka a favor de Raúl Fernando Hernández Medina, de 2010 y 2011.

- M. Correos electrónicos de solicitudes de usuarios de fregaderos de acero inoxidable con requerimientos específicos.
- N. Base de datos con las operaciones de importación de Raúl Fernando Hernández Medina, en valor, volumen y por proveedor, en el periodo investigado.
- O. Base de datos con las compras a productores nacionales realizadas por Raúl Fernando Hernández Medina, en valor y volumen.
- P. Copia de diversos pedimentos de importación y su documentación anexa, de 2010 a 2013.
- Q. Lista de precios de diversas líneas de fregaderos de EB, de 2008, 2009 y 2011.
- R. Directorio de empresas exportadoras de mercancía clasificada en la fracción arancelaria 7324.10.01 de la TIGIE, consultado en la página de Internet del SIAVI el 6 de mayo de 2014.
- S. Extracto del aviso de la determinación final de la investigación en los Estados Unidos sobre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable de China, con los márgenes de discriminación de precios por empresa exportadora, cuya fuente es la página de Internet <https://www.federalregister.gov/articles/2013/04/11/2013-08649/drawn-stainless-steel-sinks-from-the-peoples-republic-of-china-amended-final-determination-of-sales>.
- T. Listado de cuotas compensatorias preferenciales a productores y exportadores chinos en la investigación de fregaderos de acero inoxidable en los Estados Unidos, que son proveedores de Raúl Fernando Hernández Medina.
- U. Correos electrónicos con información de proveedores de fregaderos de acero inoxidable de China que manifestaron no tener interés en participar en el presente procedimiento.
- V. Fotografías y etapas del proceso de producción de fregaderos fabricados a mano, cuya fuente es una empresa productora china.
- W. Extracto del aviso de la determinación final de la investigación en los Estados Unidos sobre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable de China, en el que se establece la exclusión de los fregaderos fabricados a mano de dicha investigación, cuya fuente es la página de Internet <https://www.federalregister.gov/articles/2013/04/11/2013-08649/drawn-stainless-steel-sinks-from-the-peoples-republic-of-china-amended-final-determination-of-sales>.
- X. Diagrama de flujo de los canales de distribución de las importaciones realizadas por Raúl Fernando Hernández Medina.

2. Exportadora

a. Taizhou

29. El 30 de mayo y 3 de junio de 2014 Taizhou manifestó:

- A. De la información que presenta, así como de la que aporten las partes en la presente investigación, se llegará necesariamente a la conclusión de que no hay lugar a la imposición de cuotas compensatorias.
- B. No está vinculado con sus proveedores, importadores o con los productores nacionales y no tiene clientes relacionados en el mercado interno.
- C. No realizó una propuesta de país sustituto de China, porque este país es una economía de mercado.
- D. Taizhou distribuye en el mercado mexicano a través de Internet y no realiza exportaciones a México a través de otro país.
- E. En caso de que la Secretaría determinara imponer cuotas compensatorias, se deberá determinar un margen individual de discriminación de precios a Taizhou con base en su propia información, por ser la mejor disponible y si se determinara la imposición de cuotas compensatorias menores a los márgenes de discriminación de precios encontrados, dichas cuotas sólo deben aplicar a aquellas exportadoras que hubieran participado en el presente procedimiento.
- F. Taizhou no dispone de información del mercado internacional de fregaderos de acero inoxidable, ni de los indicadores de la industria china de fregaderos y no tiene programada la ampliación a su capacidad instalada.

30. Taizhou presentó:

- A.** Poder especial de representación otorgado por Taizhou el 25 de abril de 2014 y acta notarial del 25 de abril de 2014 otorgada ante la Notaría de Shangdu, China, en la que se certifica que la representante legal de Taizhou firmó y selló dicho poder, legalizados por el Consulado de México en Shanghai, China.
- B.** Copia certificada por la Notaría de Shangdu, China, el 25 de abril de 2014, de la licencia comercial de Sociedad con Personalidad Jurídica de Taizhou, expedida por el Buró de Administración de Industria y Comercio de Taizhou, China, legalizado por el Consulado de México en Shanghai, China.
- C.** Copia certificada por la Notaría de Shangdu, China, el 25 de abril de 2014, del certificado expedido mediante el sello de Taizhou en el que se hace constar quien es la representante legal de Taizhou, legalizado por el Consulado de México en Shanghai, China.
- D.** Cédula para ejercicio profesional expedida por la Secretaría de Educación Pública a favor del representante legal de Taizhou.
- E.** Copia de los estatutos sociales de Taizhou del 20 de febrero de 2006, 2 de marzo de 2007 y de sus modificaciones del 3 de septiembre de 2007 y 1 de agosto de 2011.
- F.** Estados financieros e informes de auditoría de Taizhou para 2011, 2012 y 2013.
- G.** Precios de exportación a México, a terceros países y en el mercado interno de Taizhou, en el periodo investigado.
- H.** Diversas facturas y sus proformas, listas de empaque, conocimientos de embarque y recibos por cambio de divisas de Taizhou.
- I.** Listado de clientes mexicanos de Taizhou y sus datos de localización.
- J.** Información sobre producción, capacidad instalada y su utilización de Taizhou, en el periodo investigado y analizado.
- K.** Producción, inventarios, ventas al mercado interno y exportaciones de Taizhou en el periodo investigado y analizado.
- H.** Réplicas de las Solicitantes

31. El 11, 12 y 13 de junio de 2014 las Solicitantes presentaron su réplica a la información presentada por las partes interesadas comparecientes.

1. Importadores

a. Internacional de Cerámica

32. Respecto de Internacional de Cerámica argumentaron:

- A.** La segmentación de mercados constituye una estratificación subjetiva para efectos de referencia, por ejemplo, para ciertas encuestas o para orientar la comercialización de ciertos productos, pero de ninguna manera puede utilizarse para determinar la cobertura de producto en una investigación antidumping.
- B.** Los segmentos tienden a empalmarse o traslaparse. En el presente caso, las Solicitantes producen fregaderos para todo tipo de segmento; además, los consumidores que pudiesen ubicarse en un cierto segmento, de acuerdo, por ejemplo, a su nivel de ingreso, pueden adquirir productos ubicados en un segmento al cual teóricamente no pertenecen, por cuestiones de gusto, dimensiones, diseño, resistencia, relación precio/calidad, entre otros.
- C.** Ningún productor en ningún país fabrica todos los modelos de fregaderos, dado que se concentran en aquellos que cuentan con mayor desplazamiento.
- D.** Es natural esperar que las unidades por tipos de fregaderos que tengan el mayor desplazamiento deban ser los relativamente más económicos, que se concentrarían en los segmentos bajo y medio. El mayor porcentaje de personas y de hogares lo conforman tales segmentos, entre 39 y 59% y 42 y 55%, respectivamente. Por su parte, el segmento alto representa menos del 2 y 3% de las personas y hogares, respectivamente.
- E.** En cuanto a las marcas que importa Internacional de Cerámica, consideran que cada agente económico tiene plena libertad de adquirir los productos o marcas que considere conveniente, además de que este elemento no puede ser un criterio objetivo para definir si un producto es o no similar a otros.

- F.** En las respuestas a los formularios oficiales, los importadores que participan en este procedimiento, argumentan que sus operaciones de comercio no deberían quedar sujetas al pago de cuotas compensatorias en virtud de que, las Solicitantes se han dedicado a abastecer productos más caros y que no fabrican fregaderos con calidades más económicas, mientras que otro importador asevera lo contrario, esto es, que las Solicitantes producen únicamente mercancía de segmento económico. Lo anterior, confirma que la segmentación de mercado puede llegar a ser realmente subjetiva, por lo que no puede utilizarse como un criterio para determinar la similitud de los productos.
- G.** La legislación en la materia no utiliza como un criterio para excluir de la definición de producto similar los segmentos de mercado.
- H.** Es pertinente cuestionarse si los fregaderos de acero inoxidable importados por Internacional de Cerámica o cualquier otro importador tienen como materia prima principal al acero inoxidable; son elaborados con aceros austeníticos, fundamentalmente de grado 200 o 300; incluyen aleaciones como cromo-níquel; son, soldables, dúctiles y resistentes a la corrosión; sus materiales cuentan con un importante factor de higiene y limpieza; se emplean para el aseo personal, de utensilios u otros; suelen encontrarse en casas habitación, cocinas, baños u otros, o si se distribuyen por similares canales de comercialización. Si es así, entonces los productos serán similares.
- I.** El hecho de que los fregaderos importados por Internacional de Cerámica cuenten con cierto aditamento para reducir el ruido, denominado Silent Shield, no implica que éstos no deban ser considerados similares al producto investigado. Lo relevante son las características esenciales de los productos investigados, por lo que la autoridad investigadora no debe aceptar excluir ciertos fregaderos que, en términos de la legislación en la materia, cumplen con el criterio de similitud, sólo por el hecho de incorporar alguna técnica o método para amortiguar el ruido que también es utilizada en los productos que fabrican.
- J.** Diversos productos utilizan materiales para amortiguar o disminuir el ruido formado por la vibración de las ondas sonoras. Los materiales utilizados pueden ser espumas sólidas, cartones porosos, asfaltos o pinturas, entre otros, los cuales inciden en que el ruido tienda a hacerse lo que se denomina “sordo”, esto es, que amortigüe o mate la vibración inmediatamente después de que sucede. En general, se pueden identificar algunos métodos básicos anti ruido, entre ellos, incorporar algún tipo de parche en la parte de abajo o lateral del fregadero, que puede ser de hule u otros materiales, o por medio de pintura espesa. Dependiendo la forma del embutido, pueden no requerirse y, de cualquier forma, el goteo sobre el fondo de los fregaderos podría no generar ruido significativo.
- K.** La mayoría de los fregaderos producidos por EB y Teka incorporan técnicas para amortiguar el ruido, por ejemplo, la adhesión de un parche en la parte de abajo del fregadero, llamado insonorizante, que está elaborado de asfalto; las almohadillas anti-ruido, o en el caso de Cocinas Modulares, dada la forma del embutido, no requieren del insonorizante, no obstante, la empresa lo puede colocar para pedidos de algunos clientes.
- L.** Si bien el método para amortiguar el ruido utilizado por las Solicitantes no es necesariamente idéntico a la tecnología “Silent Shield” de la marca Kohler, sus productos sí incorporan este tipo de técnicas, por lo que, en sentido estricto, no puede argumentarse que la utilización de sistemas anti-ruido sea un factor que los identifique como productos no similares; las diferencias en estas técnicas no alteran las características esenciales de los productos y, en consecuencia, no impiden considerarlos similares entre sí. Las importaciones de Internacional de Cerámica, en tanto tengan un peso unitario igual o menor a 8 Kg, están dentro de la cobertura del procedimiento de investigación y, por lo tanto, eventualmente podrían quedar sujetas al pago de cuotas compensatorias.
- M.** Los modelos que presenta Internacional de Cerámica no han sido detectados en el mercado nacional, sin embargo, con la información disponible se detectaron algunas importaciones de esta empresa.
- N.** Debe quedar claro para Internacional de Cerámica que los productos que no sean originarios de China estarían excluidos de una eventual cuota compensatoria, sean marca Kohler o de cualquier otra.
- O.** Las características de los productos importados por Internacional de Cerámica fueron distintas a las que identificó en su respuesta al formulario oficial. Independientemente de ello, los fregaderos identificados por Internacional de Cerámica también tienen sus similares nacionales.

- P.** El argumento de Internacional de Cerámica en el sentido de que la producción nacional no tiene la capacidad de fabricar fregaderos con acero 304 debe rechazarse, dado que los fregaderos de acero inoxidable fabricados en México y China cumplen con el estándar de similitud previsto en los artículos 2.6 del Acuerdo Antidumping y 37 párrafo segundo del RLCE; esto es, tienen características similares y composición semejante, lo que les permite cumplir con las mismas funciones y ser comercialmente intercambiables.
- Q.** Ni las Solicitantes ni la autoridad definieron la cobertura del producto considerando la totalidad de los fregaderos. Están excluidos los fregaderos cuyas dimensiones los hace tener pesos mayores a los 8 Kg por pieza, aunque éstos pudieran tener precios relativamente mayores a los que son objeto de investigación. Lo anterior, es muy distinto a solicitar excluir de la cobertura del producto investigado fregaderos por cuestiones de calibre del acero, componentes o accesorios y otros argumentos que la importadora presenta.
- R.** La importadora olvida que los fregaderos son por definición, productos diferenciados, en cuanto a dimensiones, tipos de acero, formas de las tinas y/o escurridores o acabados, por mencionar algunas características básicas, pero no por ello dejan de ser similares entre sí.
- S.** Las Solicitantes aportaron suficientes argumentos y pruebas para demostrar que los productos importados de China son similares a los de fabricación nacional, considerando características, procesos de producción, clientes, usuarios, mercados, composición, usos, funciones, canales de comercialización, entre otros. La importadora en ningún momento fundamenta las razones por las que tales pruebas deberían ser desechadas por parte de la autoridad investigadora.
- T.** Respecto a los componentes o accesorios que puedan tener los fregaderos, éstos no alteran la naturaleza del producto objeto de investigación, por lo que no debe considerarse que éstos generen una diferenciación tal que deban considerarse como no similares a los productos objeto de la investigación, puesto que lo relevante son los productos investigados, no sus accesorios.
- U.** Internacional de Cerámica señala que no introduce al territorio nacional importaciones a precios dumping. Dicho argumento carece de validez jurídica y económica, debido a que en su respuesta al formulario se limita a argumentar que sus importaciones se efectuaron a un precio superior al valor normal sin presentar pruebas cuantitativas para demostrar su dicho; no aportó la información mínima necesaria para demostrar que algún exportador le vendió fregaderos sin incurrir en discriminación de precios y ni siquiera proporciona información de exportador alguno.
- V.** La petición del importador de excluir los productos que importa de una eventual cuota compensatoria es improcedente, debido a que en los procedimientos de investigación por prácticas desleales de comercio internacional, en la modalidad de discriminación de precios, no se contempla la exclusión de importadores, como lo solicita Internacional de Cerámica.
- W.** Los bajos precios de la mercancía china y otras irregularidades permiten presumir que también habría prácticas de subvaluación en el producto investigado. Desde un punto de vista técnico-económico, para este tipo de problemas, la forma adecuada de adoptar medidas compensatorias es en la modalidad específica a un nivel igual que el margen de discriminación de precios encontrado.
- X.** La autoridad ha adoptado con anterioridad cuotas compensatorias de manera específica, que sirven de referencia para casos como el que nos ocupa, en el que existen elementos para presumir sobre bases objetivas que podría haber irregularidades en el ingreso de las mercancías al mercado mexicano.

b. Productora Metálica

33. Respecto de Productora Metálica argumentaron:

- A.** Productora Metálica no hace alguna comparación entre el precio de exportación y el valor normal para sostener que sus importaciones no incurrir en discriminación de precios; y en relación con el daño, tampoco presenta elementos de carácter objetivo y cuantificable que permitan concluir que las importaciones chinas no causan daño alguno.
- B.** La prueba de daño se efectúa tomando en consideración el total de las importaciones que se realizan en condiciones de discriminación de precios, pero esta prueba no se lleva a cabo para cada una de las empresas importadoras, como Productora Metálica señala.
- C.** Las Solicitantes siempre han reconocido que los fregaderos de acero inoxidable pueden tener diferencias en cuanto a dimensiones como lo es el ancho, largo, profundidad, calibre, tipo de acero, formas o acabados; en efecto, son productos diferenciados, pero no por ello dejan de ser similares entre sí.

- D. La Secretaría ha abordado el tema relativo a la diferenciación de productos y ha llegado a la conclusión de que, independientemente de las diferencias, los productos son similares entre sí. Ejemplo de ello es la Resolución contra importaciones de vajillas chinas.
- E. Productora Metálica considera que sus importaciones de fregaderos de acero inoxidable de la serie 201 no deben considerarse para calcular el precio de exportación y tampoco para el margen de discriminación de precios, al no existir producción nacional con esta aleación. Al respecto, en su respuesta al formulario oficial y sus anexos presentaron, además de catálogos y pruebas de reportes técnicos y químicos, suficientes razones técnicas y comerciales para considerar similares los aceros austeníticos de la serie 201, 301 y 304, entre otras.
- F. El acero J4 puede ser comparable y sustituto del acero 301 y 304 en diversas aplicaciones, dado que presentan coincidencias en cuanto a sus propiedades, dureza, conformación, soldabilidad y corrosión.
- G. Para efectos del margen de discriminación de precios, se aportó información para que la autoridad pudiera realizar un ajuste por diferencias físicas, considerando el tipo de acero de cada exportador compareciente en la investigación.
- H. Para efectos de daño, los fregaderos de acero inoxidable de los diversos tipos de acero son productos similares. Resulta difícil esperar que un consumidor conozca las diferencias técnicas entre los fregaderos de acero inoxidable fabricados con serie 201 y 301; sin embargo, son comercialmente intercambiables, se utilizan para los mismos usos, llegan a los mismos clientes y mercados, y utilizan similares canales de distribución.
- I. Es inapropiado considerar como no similares a los fregaderos que pudieran tener diferentes dimensiones, ya sea en el largo, ancho, espesor o profundidad, ya que los modelos de fabricación nacional suelen tener un contratipo de los importados; basta revisar las especificaciones de los catálogos de producto nacional e importado.
- J. No está previsto en la legislación que se realice un análisis de discriminación de precios y daño por cada uno de los modelos que se importan.
- K. A pesar de lo que manifiesta la importadora en el sentido de que la propuesta de Turquía o India está basada en un análisis de las diferentes variables económicas que están estrechamente ligadas al proceso productivo de la mercancía igual o similar a la investigada, no presenta evidencias cualitativas y cuantitativas para demostrar su dicho. Se limita a aseverar que los procesos productivos de los fregaderos de acero inoxidable son comunes en el mundo y únicamente presenta datos de la producción mundial de acero crudo.
- L. El análisis para la selección de un país sustituto no debe circunscribirse únicamente a criterios económicos tales como el costo de los factores que se utilizan intensivamente en la producción del bien sujeto a investigación; el análisis efectuado por las Solicitantes para la selección del país sustituto consideró aspectos globales y sectoriales.
- M. Turquía e India registraron una producción de acero crudo inferior a la del país sustituto propuesto por las Solicitantes.
- N. Al tratarse de un bien que utiliza como insumo al acero, resulta pertinente considerar si los Estados Unidos y China son productores de este insumo. A través del análisis de las combinaciones posibles de los distintos factores de producción que permitan obtener la misma cantidad de producto, existen dos factores sobre los que más se suelen centrar este tipo de análisis, y son capital (representando la inversión en maquinaria y, en este caso, acero inoxidable) y trabajo (representado en horas de trabajo necesarias).
- O. Tanto China como los Estados Unidos son importantes productores de acero a nivel mundial y se encuentran entre los primeros lugares en el nivel del consumo aparente del acero, producto interno bruto (PIB), ingreso nacional bruto (INB) y valor agregado de sus manufacturas.
- P. Productora Metálica no aportó datos objetivos sobre las razones para considerar a India o Turquía como países sustitutos adecuados de China, y tampoco aportó precios, costos, ajustes o estudios de mercado sobre el valor normal de bienes similares a los que son objeto de investigación.
- Q. De acuerdo con la información del International Stainless Steel Forum (ISSF), aportada por las Solicitantes, Turquía no se distingue por ser un importante productor de acero inoxidable.

- R. Existe evidencia de que India y Turquía suelen otorgar subsidios en el sector siderúrgico, y la probabilidad fundada de que los apoyos sean sectoriales y beneficien al producto objeto de investigación.
- S. Los Estados Unidos mantienen derechos compensatorios en contra de múltiples productos siderúrgicos de India y Turquía.
- T. El precio de exportación de muchos países, incluyendo Turquía, es significativamente mayor que el precio al que se están importando los fregaderos chinos a México.
- U. Lo que podrían reflejar los precios promedio de exportación de algún país, como los Estados Unidos, es quizá una tendencia a que exporten productos de mayor valor agregado que otros países como Turquía, debido a sus ventajas comparativas.
- V. Productora Metálica señala que no está de acuerdo con la metodología propuesta por las Solicitantes y aceptada por la autoridad investigadora, para estimar las importaciones y las exportaciones; sin embargo, no indica las razones técnicas y objetivas por las cuales la información no debería ser tomada en cuenta y no propone metodología alternativa alguna, ni proporciona datos concretos que permitan comparar o ponderar cuál sería la mejor información disponible.
- W. De acuerdo con el conocimiento en el mercado que tienen las Solicitantes, Tramontina no es productora nacional de la mercancía investigada. Ni el productor Kohler Reynosa, S. de R.L. de C.V. ("Kohler") ni el único productor de acero inoxidable en México, Outokumpu Mexinox S.A. de C.V., la han identificado como tal.
- X. Tramontina es una empresa establecida desde 1911 en Brasil que cuenta con un centro de distribución y oficina de ventas en México, el cual importa algunos productos que distribuye en México, por lo que no puede considerarse parte de la rama de producción nacional.
- Y. Adicionalmente, señala los mismos argumentos del punto 32, literales S, V y X de la presente Resolución.

c. Raúl Fernando Hernández Medina

34. Respecto de Raúl Fernando Hernández Medina argumentaron:

- A. Las Solicitantes nunca han negado la relación existente entre EB y Bermes. En cuanto a la relación existente entre EB y Elkay China, en su respuesta a la prevención, las Solicitantes dieron a conocer esta relación.
- B. EB está consciente de que las importaciones de Industrias Quetzal podrían resultar afectadas por la imposición de una cuota compensatoria y no se opone a ello, de manera similar a lo expresado con respecto a la eventual afectación de las importaciones de fregaderos chinos efectuadas por Bermes.
- C. Teka no ha adquirido productos de Elkay China y tampoco esta última le maquila fregaderos.
- D. Un procedimiento antidumping no pretende cerrar mercados, su objetivo es compensar las prácticas de discriminación de precios que sean lesivas para los productores de bienes similares. Cualquier empresa o persona física podrá efectuar importaciones del origen de su preferencia, sólo que se sujetaría al pago de una cuota compensatoria cuando pretenda importar productos que incurren en prácticas desleales.
- E. No están de acuerdo con el argumento referente a que los productores nacionales no cuentan con calidad en sus productos y no puedan fabricar fregaderos de acero inoxidable para estratos medios y altos, ya que las Solicitantes producen fregaderos destinados a esos mercados.
- F. Independientemente de que resulta falso que los productores nacionales se limiten a producir fregaderos sólo para el segmento de mercado económico, el importador Raúl Fernando Hernández Medina olvida que de conformidad con la legislación en la materia, la similitud de los productos se analiza considerando que los bienes tengan características muy parecidas.
- G. En ninguna parte de la Resolución de Inicio se menciona que los productores no cuentan con certificación alguna. Se indica que en México los fregaderos de acero inoxidable no están sujetos al cumplimiento de una Norma Oficial Mexicana, sin embargo, el producto nacional cuenta con especificaciones internacionales, como suele suceder con los fregaderos importados de China y de otros países, tales como ISO 9001-2008, de organizaciones internacionales como la Investigación y Comprobación de la Asociación Internacional de Oficiales de Plomería y Mecánica (IAPMO R&T, por sus siglas en inglés), o bien, certificación por la CSA en Canadá.

- H. Las Solicitantes no se ostentan como productores de todo tipo de modelos de fregaderos. Al tratarse de productos diferenciados, ninguna empresa podría ni aspiraría a fabricar toda la gama de modelos de fregaderos que pudiese haber en el mercado. Sencillamente sería irrazonable desde un punto de vista económico y comercial.
- I. Solicita se establezca en las próximas resoluciones que el peso de los productos que quedan fuera de la cobertura de la definición del producto investigado deba corresponder sólo al fregadero, sin accesorios, a fin de evitar eventuales irregularidades por parte de algunos importadores que tengan incentivos para tratar de evadir una posible cuota compensatoria.
- J. También solicita a la autoridad que conforme tenga disponible la información por parte de los exportadores o importadores, se asegure que los precios reportados para los fregaderos de origen chino no incluyan los de sus accesorios, en virtud de que es probable que algunos importadores incluyan dentro de los precios de las tarjas tales accesorios, en cuyo caso, el precio de exportación real o neto sin accesorios tendería a bajar.
- K. El importador adquiere fregaderos chinos de las marcas Forte y Kele, y pretende que sus importaciones se excluyan de la aplicación de una eventual cuota compensatoria. Para las Solicitantes, salvo aquellos fregaderos cuyas dimensiones impliquen un peso unitario del fregadero mayor a 8 Kg, sean hechos a mano o por embutido, el resto de los productos son similares y se encuentran sujetos a la cobertura de la investigación.
- L. Los fregaderos importados y los de producción nacional tienen un alto volumen de consumo en México. Suelen tener un peso unitario inferior a 8 Kg; su venta se concentra en los segmentos bajo y medio de ingresos, pero no de manera exclusiva. Por lo que respecta a algunos de los fregaderos marca Kele, es probable que éstos se comercialicen en segmentos más altos, puesto que normalmente se venden a mayores precios, lo que no es óbice para considerarlos similares.
- M. Los fregaderos nacionales en el rango de la cobertura del producto investigado no sólo son similares a los importados, incluyendo los de la marca Kele, sino que además, existen los denominados “contratipos”, entendiendo éstos como aquellos cuyas características son más parecidas en cuanto a número de tinajas relevantes; si tienen o no escurridor y en dimensiones (largo, ancho, profundidad y calibre).
- N. Los productores nacionales tienen una gama de productos orientados a todos los segmentos de mercado, incluyendo medio y alto.
- O. No existe una definición técnica o científica de lo que debe denominarse fregadero “hecho a mano”. Los productos hechos a mano, sean marca Kele o Elkay, son una gama de productos que retoman los orígenes de la fabricación de fregaderos de hace muchos años, cuando se hacían a mano con soldadura aplicada manualmente en las esquinas y pulidas a mano utilizando espesores gruesos y que se arman a 90 grados.
- P. Los fregaderos radio cero pueden enfrentar ciertas restricciones en algunas aplicaciones debido a que pueden formar esquinas perpendiculares que no garantizan la higiene total del producto por ser difíciles de limpiar. Detectar estos fregaderos y separarlos de los fabricados en prensas hidráulicas requeriría una capacitación completa, ya que siendo el fregadero hecho a mano una figura geométrica, el radio cero genera enormes confusiones incluso entre los agentes económicos comercializadores en el mercado de fregaderos.
- Q. Los fregaderos de calibres tan gruesos como los hechos a mano suelen pesar generalmente más de 8 Kg, estar empacados individualmente y tener un volumen muy pequeño en el mercado mexicano.
- R. La única empresa de las Solicitantes que tiene una relación con Elkay China es EB al pertenecer al mismo grupo, pero la empresa china no es proveedora de EB, sino de Bermes, como se ha explicado desde la solicitud de inicio. En cuanto a Teka y Cocinas Modulares, éstas no han tenido relaciones comerciales con la empresa china, por lo que las supuestas alianzas para manipular el mercado son infundadas.
- S. Teka aclara que Raúl Fernando Hernández Medina fue su cliente; sin embargo, la relación se deterioró en virtud de prácticas morosas en las que incurrió el importador. Respecto a los argumentos referentes a que el importador se acercó a Cocinas Modulares y EB para solicitar producto, tras consultar con sus respectivas áreas de ventas, manifiestan que el argumento carece de veracidad.

- T.** El importador no aporta pruebas cuantitativas que permitan demostrar que sus importaciones se efectuaron sin discriminación de precios; tampoco demostró que las mercancías chinas no causan daño o amenaza de daño a la rama de producción nacional, de hecho, parece reconocer la distorsión que dichos precios han provocado en el mercado nacional.
- U.** Teka niega que reempaca la mercancía en cada país y la exporta a todas sus empresas, así como tampoco maquila con la empresa Elkay China.
- V.** El importador no aportó la información mínima necesaria para demostrar que algún exportador le vendió fregaderos sin incurrir en discriminación de precios, de hecho, ni siquiera proporciona información para calcular el precio de importación que se requiere en el formulario oficial y solicita se resuelva con la mejor información disponible.
- W.** Raúl Fernando Hernández Medina incurre en una serie de contradicciones respecto al daño a la rama de producción nacional. En ocasiones reconoce que ciertas importaciones chinas ingresan en condiciones desleales y provocan daño y una distorsión en el mercado, pero en otras, señala sin ninguna metodología para sustentarlo, que el daño proviene de otros factores.
- X.** El importador parece reconocer la distorsión que presentan los fregaderos de origen chino, al menos los que en mayor volumen suelen desplazarse al corresponder a los segmentos bajo y medio. Emplea términos como “desquician el mercado” o “canibalismo”, lo cual refleja las prácticas de discriminación en que incurren los exportadores chinos. También llama la atención que una empresa comercializadora como la de Raúl Fernando Hernández Medina pueda razonablemente ofrecer productos sin utilidad, pues no tiene sentido económico.
- Y.** No le compete a la autoridad investigadora cerciorarse si los bajos precios de los fregaderos de acero inoxidable de origen chino tienen su origen en prácticas de subvaluación en términos aduaneros. El importador no aporta prueba alguna que demuestre que las importaciones chinas ingresan a precios superiores a su valor normal.
- Z.** Los argumentos del importador, lejos de desacreditar la existencia de prácticas desleales en los productos chinos, no hacen sino agravar la situación crítica que enfrenta la rama de producción nacional. La existencia de triangulación y contrabando de mercancías chinas indicaría que, de hecho, los volúmenes de importación de los fregaderos chinos que actualmente se están considerando estarían subestimados y, por ende, los volúmenes de importación de fregaderos chinos deberían ser mayores. Las Solicitantes no niegan la existencia de los problemas a los que alude el importador; sin embargo, no son objeto del procedimiento y no excluyen la existencia de discriminación de precios en los productos chinos y del daño a la rama de producción nacional.
- AA.** Los productores nacionales tienen aceptación en el mercado nacional e internacional, como lo refleja el alto coeficiente de exportación que registran (cercano al 30%). En tal virtud, no resulta válido argumentar que la falta de competitividad pudiera ser la causa del daño que experimentan y no las importaciones chinas.
- BB.** No están de acuerdo con el argumento referente a que en México la demanda sobrepasa la capacidad de producción y competitividad, y que por ello, los plazos de entrega se extiendan más de 60 días, como asegura el importador. En México existe una capacidad instalada incluso mayor que el CNA de fregaderos de acero inoxidable; la industria cuenta con capacidad disponible que, de no ser por el ingreso creciente de las importaciones de fregaderos chinos, podría utilizarse en beneficio de la rama de producción nacional, misma que cuenta con niveles de inventarios crecientes a lo largo del periodo analizado y niveles significativos de exportaciones que, de no ser por las condiciones adversas en el mercado doméstico influenciadas por las condiciones en que se importan las mercancías chinas, podrían reorientarse al mercado interno.
- CC.** El importador trata de justificar las adquisiciones chinas por los plazos de entrega, siendo que él mismo explica que en China cierran las fábricas 3 semanas por el festival de primavera. Si a ello se agrega el tiempo de tránsito marítimo, pues fácilmente se concluye que con la mercancía de importación no hay forma de cumplir con tiempos de entrega inmediatos ni mejorar los que ofrece la producción nacional.
- DD.** El tema de los precios distorsionados como factor relevante para la adquisición de fregaderos de acero inoxidable de origen chino también ha sido reconocido por otras empresas importadoras que han respondido a requerimientos de la Secretaría, lo cual debe ser considerado por la autoridad.

- EE.** Las Solicitantes han presentado evidencia que demuestra que los Estados Unidos produce mercancías similares a los fregaderos de acero inoxidable objeto de esta investigación.
- FF.** Es importante señalar que Elkay en los Estados Unidos, al igual que China, fabrica una amplia gama de fregaderos, incluyendo los que son objeto de investigación; sin embargo, las Solicitantes aportaron información de precios de los contratipos de los productos importados en México de origen chino y que son objeto de investigación.
- GG.** El hecho de que se puedan fabricar algunos fregaderos de manera artesanal o a mano en China, no significa que, en general, el proceso de producción de la mayor parte de los fregaderos de acero inoxidable en este país asiático no sea similar al proceso que se lleva a cabo en los Estados Unidos.
- HH.** El hecho de que existan distintos procesos de producción no impide que los productos sean considerados similares, como se señaló en los procedimientos de azúcar, placa en hoja, ferro silicomanganeso y tubería con costura.
- II.** Es importante señalar que los Estados Unidos ha sido considerado como un país con economía de mercado razonablemente sustituto de China en otras investigaciones como la de tubería de acero sin costura.
- JJ.** El importador señala sin fundamento que no debe tomarse el valor normal que propusieron las Solicitantes, debido a que podrían tratarse de precios no reales y corresponden a precios de un país que no debe considerarse como sustituto de China; sin embargo, no aporta mayores elementos jurídicos o económicos para sustentar su petición.
- KK.** Raúl Fernando Hernández Medina pretende que la Secretaría desestime la información aportada por las Solicitantes en relación con el precio de exportación de China, basándose en que el análisis de 109 pedimentos no debe considerarse representativo. Infiere ello por el número de pedimentos, lo cual es improcedente porque las Solicitantes aportaron varias alternativas para calcular el precio de exportación; durante la revisión física de los pedimentos también fue posible obtener otros documentos anexos cuando estaban disponibles, tales como facturas y conocimientos de embarque y, además, se obtuvieron los precios promedio ponderados y, como reconoce el importador, mayor información seguramente provendrá directamente de los importadores y exportadores que muestren interés en participar en el procedimiento.
- LL.** Aclara la información respecto a las utilidades de operación y el margen operativo de la rama de producción nacional, en particular, de la información proporcionada por Teka en la respuesta a la prevención, así como ciertas proyecciones de Teka, EB y Bermes que no se consideraron en la Resolución de Inicio del presente procedimiento.
- MM.** Está en total desacuerdo con el importador cuando señala que la imposición de una cuota compensatoria no sería apropiada porque provocaría desabasto en el mercado nacional. Las medidas antidumping tienen como objetivo contrarrestar las prácticas desleales de comercio internacional, como lo ha señalado la Secretaría en diversas resoluciones, por ejemplo, la final del examen de vigencia de las cuotas compensatorias sobre las importaciones de lámina rolada en caliente originarias de Rusia y Ucrania.
- NN.** Las Solicitantes cuentan con suficiente capacidad para atender las necesidades del mercado mexicano en relación con el producto objeto de investigación; de hecho, destinan mercancía a la exportación y se tiene capacidad ociosa y mayores niveles de inventarios por causa de las importaciones chinas.
- OO.** Los argumentos del importador en relación a que la imposición de cuotas compensatorias generaría prácticas monopólicas, son infundados en términos de la teoría económica, toda vez que existe otro productor además de las Solicitantes; los productores nacionales no son los únicos oferentes en el mercado local y los consumidores pueden recurrir a múltiples fuentes de abastecimiento además del producto nacional y de China.
- PP.** La Secretaría ha adoptado con anterioridad cuotas compensatorias de manera específica, que sirven de referencia para casos como el que nos ocupa, en el que existen elementos para presumir sobre bases objetivas que podría haber irregularidades en el ingreso de las mercancías al mercado mexicano, tales como cable coaxial, tubería sin costura, malla cincada hexagonal, cadenas de acero y clavos de acero.
- QQ.** Adicionalmente, señala los mismos argumentos de los puntos 32, literales del A al D, F, Q, S y T y 33, literales B, D y N de la presente Resolución.

2. Exportadora**a. Taizhou****35. Respecto de Taizhou argumentaron:**

- A.** La afirmación de la exportadora referente a considerar a China como una economía de mercado debe descartarse por lo siguiente:
- a.** La empresa no aportó evidencia que permita sustentar que en el sector de fregaderos de acero inoxidable de China prevalecen condiciones de una economía de mercado en lo que respecta a la manufactura, producción y venta del producto.
 - b.** De conformidad con la legislación en la materia, para que en una investigación antidumping se le otorgue a un país el trato de economía de mercado, los exportadores o el gobierno están obligados a demostrar que el sector del producto investigado no corresponde a una economía centralmente planificada.
 - c.** Las Solicitantes sí presentaron argumentos y pruebas para demostrar que China es una economía centralmente planificada y propusieron a los Estados Unidos como país sustituto de China para efectos de esta investigación.
- B.** Existen claros indicios que China continúa siendo una economía de no mercado. La opacidad en la rendición de cuentas sobre la política de apoyos y subsidios por parte de los diferentes niveles de gobierno de este país no ha impedido que los Miembros de la OMC los detecten; como ejemplo de ello menciona el Examen de las Políticas Comerciales de China, de mayo de 2012, y las resoluciones antisubvención y antidumping por parte de otros países sobre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable chinos.
- C.** Las Solicitantes han presentado evidencias que demuestran que los Estados Unidos produce mercancías similares a los fregaderos de acero inoxidable objeto de esta investigación, con características y composición muy parecidas que les permite tener las mismas funciones y ser comercialmente intercambiables.
- D.** La empresa Elkay en los Estados Unidos, al igual que China, fabrica una amplia gama de fregaderos, incluyendo los que son objeto de investigación, por lo que aportó información de precios de los contratipos de los productos importados en México, originarios de China.
- E.** El país sustituto propuesto y aceptado por la autoridad tiene acceso al principal insumo utilizado en la producción de fregaderos de acero inoxidable, que es precisamente el acero inoxidable laminado en frío.
- F.** Adicionalmente, señala los mismos argumentos de los puntos 32, literales W y X; 33, literales N y O y 34, literales GG y HH de la presente Resolución.

36. Las Solicitantes presentaron:

- A.** Extracto del reporte Anual 2013 de Internacional de Cerámica a la Bolsa Mexicana de Valores, en la que se señala la relación entre esta empresa y Kohler Company para la distribución de sus productos en México, entre ellos, fregaderos de acero inoxidable.
- B.** Operaciones de importación de Internacional de Cerámica de 2009 y 2011, identificadas por las Solicitantes, de productos similares a los de producción nacional.
- C.** Comparativo de las características de los productos identificados por las Solicitantes como importados por Internacional de Cerámica y los de producción nacional.
- D.** Gráfica y fórmula del análisis de las combinaciones posibles de los distintos factores de producción que permiten obtener la misma cantidad de fregaderos de acero inoxidable.
- E.** Gráficas con las tendencias de crecimiento de las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, de China y otros países y sus precios.
- F.** Argumentos de diversos importadores en los que evidencia los precios bajos de las importaciones chinas.
- G.** Comparativo con las similitudes entre los aceros 301, 304, 201, J4 y otros, cuya fuente es la página de Internet http://www.gual.es/img/imatges_cms/documents/40Spanish_200.pdf.

- H. Información sobre la resistencia a la corrosión de algunos tipos de acero, cuya fuente es el documento denominado "Un salto adelante en la innovación del acero inoxidable", elaborado por Gual Steel, S.L.
- I. Volumen de producción de los principales países productores de acero inoxidable, cuya fuente es el ISSF.
- J. Informe semestral de los derechos compensatorios que mantienen los Estados Unidos, correspondiente al periodo comprendido del 1 de julio al 31 de diciembre de 2013, presentado al Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias de la Organización Mundial del Comercio (OMC) el 10 de marzo de 2014.
- K. Certificaciones de los productos de EB otorgadas por ISO, IAPMO R&T y la CSA.
- L. Comparativo de las características de diversos fregaderos de acero inoxidable de la marca Kele y de EB.
- M. Márgenes de discriminación de precios y de subvención determinados por Canadá y los Estados Unidos a los fregaderos de acero inoxidable originarios de China.
- N. Diagrama de la estructura corporativa del grupo al que pertenece EB, que indica su relación con Elkay China e Industrias Quetzal y datos de localización de las empresas del grupo.
- O. Resumen de los indicadores de Teka para los periodos de 2010 a 2012, julio de 2010 a junio de 2011, julio de 2011 a junio de 2012 y julio de 2012 a junio de 2013.
- P. Volúmenes, valores y precios de producción, ventas al mercado interno, externo, totales e importaciones de Teka en el periodo analizado e investigado.
- Q. Estado de costos, ventas y utilidades de fregaderos de acero inoxidable de Teka, para los periodos comprendidos de 2010 a 2012, julio de 2011 a junio de 2012, julio de 2012 a junio de 2013 y proyecciones de julio de 2013 a junio de 2014.
- R. Indicadores de producción, capacidad instalada, empleo, salarios, inversiones, autoconsumo e inventarios de Teka, para el periodo analizado e investigado y un periodo previo al investigado.
- S. Explicación de las variaciones en inventarios de Teka en 2011 y 2012.
- T. Consideraciones para la elaboración de las proyecciones de los estados de costos, ventas y utilidades de EB, Bermes y Teka.
- U. Metodología para la elaboración de proyecciones de julio de 2013 a junio de 2014 de Teka.

I. Requerimientos de información

1. Partes interesadas

a. Importadores

I. Internacional de Cerámica

37. El 21 de julio de 2014 Internacional de Cerámica respondió al requerimiento de información que le formuló la Secretaría el 26 de junio de 2014, dentro del plazo concedido para tal efecto. Al respecto señaló que el segmento al que va dirigida la mercancía que importa satisface sus necesidades de acuerdo a la marca del producto.

38. Internacional de Cerámica presentó:

- A. Características físicas de los fregaderos de acero inoxidable que importó de China en el periodo investigado.
 - B. Operaciones de importación de Internacional de Cerámica en el periodo analizado.
 - C. Diversos pedimentos de importación y su documentación anexa, del periodo analizado.
- ii. Productora Metálica

39. El 10 de julio de 2014 Productora Metálica respondió al requerimiento de información que le formuló la Secretaría el 26 de junio de 2014. Al respecto señaló:

- A. Adquirió fregaderos de acero inoxidable de la empresa Tramontina de 2005 a 2007, por eso, inicialmente supuso que los fregaderos de dicha empresa eran fabricados en México; sin embargo, profundizó al respecto y encontró que el origen de sus mercancías es Brasil.

- B. La materia prima esencial para fabricar un fregadero de acero inoxidable es la lámina de acero inoxidable y es el insumo que mayor repercusión tiene en su costo de producción. Si la lámina de acero de determinada calidad o aleación tiene un costo específico para el fabricante, el precio final al que se ofrezca la mercancía está íntimamente ligado con ese costo.
- C. Si la lámina de acero inoxidable es de una aleación 201, como es el caso de los fregaderos chinos, el costo de producción es inferior al costo de producción de un fregadero fabricado con una aleación 301 o 304, como el caso de los fregaderos nacionales, o 304 y 316, utilizados principalmente por los fabricantes estadounidenses.
- D. En la estructura de costos de producción de los fregaderos de acero inoxidable, la lámina de acero representa entre un 75 y 85% del costo de fabricación, mientras que los demás costos como mano de obra y costos de producción directos e indirectos representan entre un 15 y 25%, información que puede ser corroborada con la estructura de costos que presentaron las Solicitantes.
- E. Para establecer cómo repercute el costo de la lámina de acero inoxidable en el precio final de los fregaderos, proporciona los precios promedio de los tipos de aleación de acero inoxidable de las series 201 y 304, reportados por Metal Prices.
- F. No es posible concluir que para el caso de fregaderos de acero inoxidable, China tenga los precios, salarios y calidad de producto, por señalar sólo algunos indicadores, que tienen los Estados Unidos si fuera una economía de mercado.
- G. No se puede considerar a los Estados Unidos como país sustituto de China, debido a que los fregaderos de acero inoxidable que se elaboran en dicho país, se fabrican con aleaciones de acero de la serie 300 (301, 304, 304L y 316) y es el insumo que más influye en los costos de producción; además de que sus precios promedio son los más caros de todo el mundo, lo cual genera una distorsión.
- H. Importa fregaderos de acero inoxidable con aleación 201, acero que es 59% más barato que el acero de las series 300, particularmente la aleación 304 que es de las más baratas de esa serie.
- I. Otro elemento a considerar para la comparación de fregaderos de acero inoxidable de China con los de los Estados Unidos es el salario mínimo de ambos países. Con base en información de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el salario mínimo en los Estados Unidos es de alrededor de \$7.25 dólares por hora, mientras que el de China es de \$1.19 dólares por hora, por lo que no sería posible argumentar que si China fuera una economía de mercado tendría los salarios mínimos que tienen los Estados Unidos.
- J. Para calcular el valor normal, las Solicitantes únicamente se basan en 8 modelos de fregaderos de acero inoxidable con aleación 301 que vende Elkay en el mercado de los Estados Unidos, lo que no permite determinar si las ventas fueron o no representativas.
- K. Las Solicitantes no mencionaron todos los tipos de fregaderos de acero inoxidable que se importaron a México durante el periodo investigado. Para hacer una comparación razonable lo que se debió hacer es comparar los mismos tipos de fregaderos de acero inoxidable de los Estados Unidos frente a los mismos tipos de fregaderos de acero inoxidable de China, es decir, fregaderos con las mismas características, indicando todos los tamaños de las tarjas existentes, tipos de aleación, calibres y pesos en Kg por pieza, para poder tener un valor normal, un precio de exportación y, en su caso, un margen de discriminación de precios reales.
- L. Las Solicitantes mencionaron una segunda opción para calcular el valor normal de los fregaderos de acero inoxidable, con las diferencias físicas en función del tipo o grado de acero inoxidable. Primero señalan los precios de los grados de aleación 201, 301, 304, 304L y 316 y después comparan dichos precios entre sí; no obstante, no indican el diferencial de los precios entre el grado de aleación 201 y 316, únicamente manifiestan que el precio de la aleación 201 es inferior en 15.5% al precio de la aleación 304, lo que es falso, ya que existe un diferencial del 59% entre la aleación 201 y la 304.
- M. Las Solicitantes no han hecho una correcta clasificación de los tipos de fregaderos de acero inoxidable y han comparado indebidamente los productos chinos con los de los Estados Unidos, debido a que en este último país no se fabrican fregaderos de acero inoxidable con la serie 200 y, por ende, no puede ser considerado como país sustituto.
- N. Turquía e India presentan una mayor similitud con China que aquella que guardan los Estados Unidos y China. El proceso de producción de los fregaderos de acero inoxidable es el mismo en todo el mundo, y para acreditarlo, cita el proceso productivo que se señala en la resolución final de investigación antidumping en los Estados Unidos contra las importaciones originarias de China.

- O. No cuenta con información para demostrar que la industria de fregaderos de acero inoxidable en los países que propone, muestran un nivel de desarrollo económico comparable con China.
- P. Con base en la información que publica la OMC en su página de Internet, no existen investigaciones antidumping en contra de Turquía o India sobre fregaderos de acero inoxidable.
- Q. En la réplica de las Solicitantes a Productora Metálica, se indican las características y especificaciones técnicas del producto de origen chino, el producto nacional y el producto originario de los Estados Unidos, en la que se pueden observar las diferencias entre dichos productos. Una primera diferenciación tiene que ver con los espesores de los fregaderos de acero inoxidable para uso residencial bajo y medio, el cual oscila entre 0.45 y hasta 1.22 mm, que son diferentes al espesor de los fregaderos de acero inoxidable de los Estados Unidos para uso residencial alto que van de 0.90 mm hasta 1.52 mm. Esta misma situación ocurre entre los fregaderos chinos que importó y los fabricados por las Solicitantes, cuyos espesores no son coincidentes.
- R. La composición química del acero de los productos chinos tienen aleación de acero del tipo 201 y 202, mientras que la producción nacional solamente produce fregaderos de acero inoxidable con aleación de acero 301 y 304. Los productos de los Estados Unidos, para el mercado residencial alto incluyen la aleación de acero 316.
- S. Estas diferencias entre las aleaciones de los fregaderos de acero inoxidable, hacen que cada uno de ellos tenga características propias relacionadas principalmente con la resistencia a la oxidación, durabilidad y calidad, mismas que hacen que los productos tengan segmentos de mercado diferentes tanto en los Estados Unidos como en México.
- T. El diferencial en peso en el caso de los fregaderos de los Estados Unidos de gama alta, puede ser de hasta 100%, mientras que el peso de los fregaderos no incluidos en esta gama puede ser mucho mayor; por ejemplo, si se compara el peso de un fregadero chino fabricado con una aleación 201, cuyo peso puede ser de 2 Kg, con un fregadero nacional fabricado en una aleación 301, cuyo peso puede ser de 8 Kg, el diferencial es de 400%.
- U. La aleación 201 tiene una calidad y peso muy diferente con la calidad 316, debido a que, entre mayor grado de aleación de acero exista, tendrá un mayor peso y calidad, por ende, el precio y el costo de producción también son distintos.
- V. Sus clientes buscan fregaderos de acero inoxidable a precios económicos, debido a que se dirigen principalmente a un mercado de viviendas de interés social y la mayor parte de la población mexicana vive en este tipo de casas.
- W. Con base en la clasificación del valor de la vivienda en México presentada en el estudio "Estado Actual de la Vivienda en México 2010", coordinado por el Centro de Investigación y Documentación de la Casa, y con participación de la Sociedad Hipotecaria Federal, se puede concluir que los fregaderos de origen chino que importa, tienen un precio económico al ser fabricados con una aleación de acero de 201 y un calibre de 0.6 mm, características que le dan una calidad específica y, por ende, repercuten en el precio final de la mercancía, por lo tanto, satisfacen las necesidades de sus clientes que dirigen sus ventas al mercado de viviendas de interés social.
- X. Los fregaderos de acero inoxidable investigados deberán ser únicamente los que producen las Solicitantes con las especificaciones técnicas que mencionan, que corresponden a aleaciones de acero 301 y 304.

40. Productora Metálica presentó:

- A. Características físicas de los fregaderos de acero inoxidable que importa de China.
- B. Proforma de una factura de venta de un fregadero de acero inoxidable de un proveedor chino a Productora Metálica, con las características del producto y los términos y condiciones de venta.

iii. Raúl Fernando Hernández Medina

41. El 21 de julio de 2014 Raúl Fernando Hernández Medina respondió al requerimiento de información que le formuló la Secretaría el 27 de junio de 2014. Al respecto señaló:

- A. El tipo de acero tiene un alto impacto en el costo en los fregaderos de acero inoxidable. Las tarjas fabricadas en acero 201 pueden tener un precio entre 32% y 42% menor que las fabricadas en acero 304.

- B. La preferencia de cada segmento de mercado varía de acuerdo al tipo de acero que se trate, ya que éste es muy representativo en el precio final de los fregaderos.
- C. La producción nacional carece de modelos de submontar, por lo que, algunos de sus modelos, han sido bien aceptados, porque al estar contruidos en acero 201, representan una opción en tarjas de submontar más accesibles para el mercado de segmento medio. Lo mismo ocurre con otros de sus modelos de empotrar, ya que si en vez de ser contruidos en acero 201 fueran de acero 304, el segmento medio sólo tendría dos opciones: elegir entre lo económico de producción nacional, que está lejos de cubrir sus necesidades en funcionalidad, calidad y diseño; o elegir entre los productos de segmento alto que cubrirían esas necesidades afectando su presupuesto.
- D. Independientemente de que el tipo de acero repercute en el costo y precio final, hay tarjas que no pueden producirse en un tipo de acero diferente al 304, ya que sus propiedades lo hacen más flexible y, por lo tanto, más fácil de estirar y lograr tinas más profundas, mayor posibilidad de formar ángulos y de soldar para las tarjas hechas a mano. Además, el acero 201 no es tan resistente a la corrosión como el 304, por lo que en ciudades costeras y húmedas, la elección de acero es sin duda el 304, independientemente del costo.
- E. Las tarjas de importación Elkay, de las que desconoce su origen, son fabricadas en un acero más puro que el 304, el cual aumenta significativamente el costo final del producto, lo que las vuelve mucho más caras que las tarjas de importación de origen chino.
- F. Solicita que se consideren los tipos de acero en la Resolución que se dicte en la presente investigación, porque depende mucho el tipo de acero para determinar los costos de los fregaderos.
- G. Tanto Teka como EB son productores e importadores. Los fregaderos que se tienen que importar, ya sea de China o de cualquier otro país, tienen calibres más gruesos del 20 al 16, variedad de tarjas para empotrar y submontar en acero 201 y 304, recubrimiento de poliuretano, tinas más amplias y profundas de dimensiones mayores a 490 x 370 x 150 mm, accesorios que agregan nuevos y diferentes usos a los fregaderos, diseños modernos diferentes a lo tradicional en tinas con o sin escurridor, acabados diferentes al pulido, que duran más y además, tienen que importar tarjas hechas a mano.
- H. Las tarjas de producción nacional tienen un denominador común: tinas pequeñas de largo y ancho, en las cuales es imposible e impráctico lavar utensilios de gran tamaño, ya que independientemente de las dimensiones globales de la tarja, el tamaño de las tinas y los escurridores limitan el área disponible para su función básica de lavado.
- I. Los fregaderos objeto de investigación ofrecen tamaños de tinas más amplias que permiten que el lavado de utensilios más grandes se pueda llevar a cabo en la cocina y no en jardines o patios. Las tarjas más amplias de producción nacional las tiene Cocinas Modulares, con un único modelo y sus dimensiones son de 530 x 400 x 170 mm.
- J. Se debe considerar que además del tipo de acero y el calibre, otro factor que se debe tomar en cuenta son las dimensiones de las tinas y no las dimensiones totales de las tarjas.
- K. Las medidas máximas de tinas en tarjas de producción nacional no rebasan los 53 cm de largo, los 40 cm de ancho y los 18 cm de profundidad y sólo EB tiene un único modelo dentro de esos rangos, pero en calibre 22 que es para segmento económico, por lo que la medida universal de las tinas en tarjas de producción nacional, sigue siendo de 49 cm de largo, 37 cm de ancho y 15 cm de profundidad, rangos que sólo son demandados en el segmento de mercado económico.
- L. Se han diseñado accesorios que han permitido dar nuevos usos a las tarjas, volviéndolas áreas de trabajo para que se pueda preparar, picar, desinfectar, colar y escurrir sobre la misma tarja. Ningún modelo de producción nacional cuenta con dichas tarjas, excepto EB y Teka que ofrecen tarjas con accesorios, pero las importan de sus filiales en otros países.
- M. Las tarjas embutidas de origen chino para segmentos medio y alto ofrecen diseños sin escurridores y líneas más modernas que la producción nacional.
- N. Las tarjas hechas a mano reúnen requisitos muy buscados por los mercados más exigentes; son las más profundas, pues van de 200 a 250 mm de profundidad; son las más gruesas, se manejan en calibres del 16 al 20; son las más modernas y vanguardistas, su diseño fuera de lo común es más personalizado y buscado por clientes, que eligen por gusto y no por precio, y estas tarjas ya se producen con ángulos más abiertos al radio cero, que facilitan el aseo e higiene de la tina y se les conoce mundialmente con la especificación técnica R-10 que indica que los bordes son curvos y no perpendiculares.

- O. El acabado pulido es el más común en la producción nacional y también el menos duradero, ya que muestra con mayor prontitud las señales de uso de la tarja; por esta razón, los acabados satín, satín seda y electropolish de Kele y Fortei son mucho mejor aceptados, en los tres segmentos de mercado.
- P. Proveedores distintos a Teka y EB e importadores de tarjas chinas, cubren todas las necesidades que no hacen las tarjas de producción nacional y que no tienen interés en atender.
- Q. Los fregaderos de producción nacional sólo atienden necesidades básicas debido a que únicamente son para lavar, enjuagar y escurrir; sirven sólo para hacer tareas de aseo en la cocina, incluso, el escurridor de charola es solo el espacio reservado para colocar sobre él otro escurridor generalmente de plástico, limitando el espacio de la tina. En estos fregaderos se pueden lavar platos individuales, cubiertos y vasos sin ningún problema, sin embargo, lavar un vaso de licuadora, un tazón de una batidora, una jarra u olla con capacidad de 2 litros o mayor, una charola para hornear, una ensaladera, o un platón, entre otros trastes y utensilios de cocina y comedor, resulta complicado hacerlo sin chorrear agua fuera de la tina, o incluso, es preferible lavarlos en la pila de lavar ropa a mano o en el jardín, en vez de hacerlo en el lugar en que se debe hacer.
- R. Los fregaderos de importación se dividen en tres tipos, para destacar las necesidades que cubren; los de embutido con una única tina grande; los de embutido con una única tina grande y con accesorios a la medida, y las tarjas hechas a mano.
- S. Los fregaderos de embutido con una única tina grande y accesorios a la medida se vuelven una extensión de la cubierta, lo cual es muy conveniente para la actual tendencia de viviendas donde los espacios son cada vez más reducidos, por lo tanto, los accesorios, sí alteran la naturaleza del producto que se investiga, puesto que crecen sus usos y funciones, mismos que los fregaderos de producción nacional no ofrecen.
- T. Las tarjas hechas a mano son resultado de un proceso productivo diferente al que se investiga, el cual no se lleva a cabo en México, cumplen funciones distintas, cubren necesidades diferentes y no son comercialmente intercambiables con las tarjas de producción nacional, aun y cuando su peso sea menor a 8 Kg.
- U. Es importante que la autoridad tome en consideración los siguientes puntos:
- a. El suscrito se ha preocupado por importar y comercializar producto diferenciado.
 - b. Las Solicitantes hacen comparaciones de tarjas con tinas pequeñas que fueron importadas en una única ocasión y que cuatro de esos modelos ya son obsoletos y fueron descontinuados.
 - c. Las Solicitantes no se atreven a realizar comparaciones de tarjas con dimensiones mayores a 490 x 370, tarjas con accesorios y tarjas hechas a mano, toda vez que no las producen o las tienen que importar.
 - d. Las Solicitantes no se arriesgaron a ofrecer el catálogo de tarjas de importación de Elkay, porque sus productos son comercialmente intercambiables con la línea de tarjas chinas Kele, que ellas mismas importan y de los cuales no pueden prescindir para cubrir las necesidades del segmento medio y alto, al igual que sucede con Teka y la información de su línea Thor.
 - e. La autoridad debe analizar si el hecho de que el detrimento de las ventas de las Solicitantes se debe a las importaciones chinas o a su falta de capacidad y descuido para modernizar los estilos que fabrican y seguir las tendencias que el mercado exige.
 - f. La autoridad debe investigar si las Solicitantes se conducen objetivamente y con la verdad.
- V. Respecto a la negativa por parte de Teka para venderle fregaderos, existen una serie de conductas y procedimientos que indican esa negativa, tales como el bajar los descuentos, evadirlo en sus comunicados, pedirle pagos anticipados, decirle que no tienen producto, entre otras.
- W. Teka no le quiso vender su producto, porque le hizo sentir su inconformidad por su pésimo servicio y por su forma de tratarlo como cliente, toda vez que fue engañado porque le surtieron un producto distinto al que le habían prometido, del cual lo sobre inventariaron, lo que trajo como consecuencia que se convirtiera en un cliente moroso.
- X. Teka se tomó 35 días para hacerle llegar la primera parcialidad del primer pedido, siendo cliente nuevo, por lo que más de un mes no fue suficiente para recibir su primer pedido completo. Además, cuando Teka le ofreció la distribución de la línea Thor, tardó entre 9 y 10 meses para surtirle, lo que demuestra que es una empresa con favoritismos, que engaña y hace promesas vacías y que no tiene principios ni valores.

Y. Hay muchos otros clientes inconformes con el mal servicio que ofrecen las Solicitantes, y todos quedarían a merced de sus políticas, malos tratos y, por ende, sujetos a su incompetencia si la autoridad impusiera una cuota compensatoria generalizada para las importaciones de fregaderos de acero inoxidable chinos sin considerar y hacer una diferenciación entre los diferentes tipos de fregaderos, provocando las condiciones ideales para la creación de un monopolio que estas empresas intentan hacer en el mercado mexicano.

Z. Existen tarjas de importación tanto chinas como originarias de otros países como los Estados Unidos y España, por ejemplo, con peso menor a 8 Kg, que por su diseño y amplitud de tina, profundidad, calibre, acabado y tipo de acero en que están construidas, son imposibles de sustituir o intercambiar por tarjas de producción nacional, por lo que solicita desechar el parámetro de peso como factor para determinar la imposición de cuotas compensatorias, debido a que considera absurdo que el peso de una tarja sea determinante para considerarla intercambiable o sustituible por otra.

AA. No le fue posible analizar la importación de las más de 200 operaciones de importación de fregaderos con peso menor o igual a 8 Kg, dentro del plazo otorgado para dar respuesta al requerimiento y la prórroga que se le concedió.

42. Raúl Fernando Hernández Medina presentó:

- A.** Características físicas de algunos de los fregaderos de acero inoxidable que importó de China.
- B.** Catálogo de fregaderos de acero inoxidable y otros productos de Elkay México.
- C.** Precios de las tarjas de acero 201 y 304 que importó, con sus características y el porcentaje de diferencia en precios entre ambos tipos de acero.
- D.** Comparativos de las características físicas y especificaciones de tarjas Kele chinas, contra las tarjas producidas e importadas por las Solicitantes.
- E.** Correos electrónicos con encuestas a sus clientes sobre las características y especificaciones de sus productos y los de fabricación nacional.
- F.** Comparativo entre una tarja de importación Kele y una producida por Cocinas Modulares.
- G.** Información sobre el recubrimiento de poliuretano en fregaderos de acero inoxidable, elaborada por el importador.
- H.** Explicación del importador sobre su relación comercial con Teka y sus inconformidades por su servicio y correos electrónicos con las evidencias de dicha relación comercial.
- I.** Copia de diversos pedimentos de importación y documentación anexa, de 2008 a 2013.

b. Exportadora

i. Taizhou

43. El 21 de julio de 2014 Taizhou respondió al requerimiento de información que le formuló la Secretaría el 1 de julio de 2014, dentro del plazo concedido para tal efecto. Al respecto señaló:

- A.** Las bases de datos a las que tuvo acceso, no disponen de información específica relativa a la capacidad instalada para la producción de fregaderos de acero inoxidable, por tratarse de un producto muy concreto, tales estadísticas se centran en la producción de acero en crudo y, por ello, solamente señalan la producción de acero forjado continuo, la producción de acero líquido para la fundición y la producción de lingotes de acero.
- B.** No le fue posible obtener información sobre las características del mercado internacional de fregaderos de acero inoxidable, toda vez que se trata de un producto específico.
- C.** La factura es el documento idóneo para comprobar el monto y la cantidad de las operaciones, dado que los documentos proforma pueden ser modificados a lo largo de las negociaciones entre las partes.
- D.** Las diferencias entre algunas facturas y sus recibos bancarios que presentó, corresponden a gastos bancarios, o porque el cliente pagó parte del monto en efectivo, sin embargo, están libres de descuentos, reembolsos y bonificaciones.
- E.** Las cantidades relativas a los fletes internos son calculadas mediante un método de estimación y modificadas a través del método de conversión de volumen, ya que Taizhou considera que este método se adapta más a la realidad del costo del mismo.

- F. Respecto a la utilización de los precios internos en China para el cálculo del valor normal, reitera que la información contenida en su respuesta al formulario oficial es aquella a la que ha tenido acceso; por ende, Taizhou ratifica y confirma la información ya presentada en relación con el cálculo de valor normal para efectos de la presente investigación.

44. Taizhou presentó:

- A. Ley de contratos de la República Popular China, aprobada el 5 de marzo de 1999.
- B. Características físicas de la mercancía exportada por Taizhou en el periodo investigado.
- C. Precio de exportación a México y ajustes de Taizhou en el periodo investigado.
- D. Método de conversión de volumen para el cálculo del flete interno.
- E. Diversas facturas con el valor de los gastos por flete interno y recibos bancarios del pago por dicho concepto, en el periodo investigado.
- F. Páginas de Internet http://jzcj.en.alibaba.com/company_profile/video_introduction.html y http://jzcj.en.alibaba.com/company_profile.html, que contienen un video del proceso de producción de fregaderos de acero inoxidable de Taizhou.
- c. Solicitantes

45. El 21 de julio de 2014 las Solicitantes respondieron al requerimiento de información que les formuló la Secretaría el 1 de julio de 2014. Al respecto, señalaron:

- A. No existe impedimento legal, técnico o comercial para que los fregaderos de acero inoxidable de los productores nacionales se destinen a todos los segmentos de mercado. Si bien la segmentación en estratos medio y alto en los fregaderos dependerá del gusto particular de cada cliente, podría considerarse que los productos fabricados en México por EB destinados a esos segmentos, corresponden a la línea clásica mostrada en sus catálogos, aunque reitera que la segmentación es subjetiva.
- B. Estos fregaderos reciben un acabado satinado por métodos abrasivos, tanto en las partes planas como internamente en la tina, y aún los del segmento bajo, se utilizan en el desinfectado y preparación de alimentos, por sus características de resistencia a la corrosión y teniendo la posibilidad de utilizar accesorios de apoyo.
- C. Los aceros 201, 301 y 304, son semejantes entre sí, cambiando solamente el porcentaje de los elementos de aleación.
- D. Las profundidades de las tinas de algunos modelos que produce, son comparables con cualquier producto importado para el segmento alto. El tamaño de las tinas llega a ser de hasta 54 x 40 cm.
- E. EB fabrica en México varios modelos que pueden identificarse más para el segmento alto, por tener mayores dimensiones, dos tinas, e inclusive, dos escurrideros; con esas dimensiones podría suponerse que suelen emplearse en cocinas grandes.
- F. Cocinas Modulares efectúa ventas de fregaderos de acero inoxidable de fabricación nacional a precios mayores a los \$500 pesos, los cuales difícilmente podrían ubicarse dentro del segmento bajo.
- G. Teka también produce fregaderos destinados a cubrir los segmentos de mercado medio y alto.
- H. El proceso productivo de las tarjas hechas a mano es mundialmente conocido, el cual se asemeja a otros, como el de cajas de cartón, en donde se parte de una hoja de cartón (en este caso, de acero inoxidable), se corta en partes para armar un cuerpo geométrico, generalmente cuadrado o rectangular, pegado en sus aristas (en este caso no se usa pegamento, se suelda). La soldadura es el proceso más importante en la fabricación de este tipo de fregaderos y existen diferentes métodos para realizarla.
- I. Respecto a las prácticas morosas en que incurrió Raúl Fernando Hernández Medina con Teka, el importador contaba con determinados días de crédito, sin embargo, su forma de pago fue irregular, ya que efectuaba pagos parciales y los montos pendientes los efectuaba días después.
- J. El cálculo del valor normal que realizó a partir de las ventas de Elkay no incluye ventas a partes vinculadas.

- K. La política de entrega de fregaderos de acero inoxidable de EB consiste en entrega inmediata cuando el representante de ventas visita al cliente y no presenta adeudos vencidos. En caso de no contar con algún modelo al momento de la visita, o cuando la solicitud es mediante una orden de compra, se programa su entrega en cierto plazo; para los clientes que se encuentran fuera de México, el periodo de entrega será en otro plazo. Cuando se requiere producto de forma inmediata o urgente, se hará la entrega a través de mensajería, donde el costo del flete correrá a cargo del cliente y en los demás casos, excepto para clientes fuera de México, el flete corre a cargo de la compañía.
- L. La política de entrega de fregaderos de acero inoxidable de Cocinas Modulares consiste en recibir los pedidos a través de los representantes de ventas, mediante llamada telefónica, por correo electrónico y a través de sistemas en red que envían órdenes de compra automatizadas. El departamento de ventas pasa el pedido al departamento de crédito y cobranza y, si el cliente no tiene adeudos vencidos, se turna el pedido al almacén, que lo surte al área de embarque el mismo día. En el Distrito Federal y la zona metropolitana queda entregada al día siguiente de recibido el pedido. Las excepciones a esta política son las piezas con requerimientos especiales o que estén fuera de catálogo.
- M. La política de entrega de fregaderos de acero inoxidable de Teka se realiza de acuerdo a los programas de producción y a la disponibilidad del producto fabricado, se factura en base a las órdenes de compra recibidas, considerando el crédito disponible que tiene cada cliente y, en función al lugar de entrega se define el tiempo para la misma.
- N. EB no ha incumplido con su política de entrega de fregaderos de acero inoxidable con un peso igual o menor a 8 Kg. Para garantizar la entrega inmediata del producto, cuenta con 22 centros de distribución en el territorio nacional, los cuales deben de iniciar el mes con un inventario en cantidad equivalente a la venta proyectada del mes y contemplar ventas mayores a las previstas. Cada vendedor debe cumplir rutas establecidas por semana para garantizar visitas mensuales a cada uno de sus clientes y, de acuerdo a necesidades de ciertos clientes, se deberá cumplir con un número determinado de visitas.
- O. No está permitido por EB condicionar la venta, debiendo hacerla de acuerdo a las necesidades del cliente, siendo desde una pieza. La única restricción para no hacer una venta será la de tener algún saldo vencido; en caso de no tener en el momento algún producto solicitado por el cliente durante la visita, se deberá surtir en un determinado número de días, y si para el cliente es urgente, se podrá surtir vía paquetería, cubriendo el cliente el costo de flete que represente.
- P. Teka no detectó incumplimientos en la política de entrega del producto similar al investigado.
- Q. En el periodo investigado, Teka realizó ventas de desperdicio relacionadas con la fabricación del producto similar al investigado. Los ingresos por este concepto no se incluyeron en la información del estado de costos, ventas y utilidades, sino como parte de los ingresos por producto comercial.
- R. Durante el periodo analizado, Industrias Quetzal no efectuó importaciones del producto investigado, pero sí de producto con un peso superior a 8 Kg.
- S. El precio al que vende EB el scrap es por licitación. Durante el transcurso del mes, el acero inoxidable que no va en el producto, ya sea por merma o por defecto en la fabricación, se acumula en contenedores de fierro, que son trasladados al patio de chatarra diariamente; de 8 a 10 días antes del fin del mes se hace una invitación a todos los interesados en la compra de esta chatarra de acuerdo a las reglas que en la invitación se especifican. Una vez recibidas las propuestas, el día límite se reúne el comité para la licitación, para abrir los sobres cerrados y determinar quién es el mejor postor y el mismo día se le avisa al ganador, para programar el día en que se cargará la chatarra negociada. Una vez concluida la recolección, se calcula el monto exacto de la chatarra y se espera que se realice el depósito correspondiente para liberarla.
- T. Las ventas de desperdicio de Cocinas Modulares se incluyeron en el estado de costos, ventas y utilidades, en la cuenta de ventas totales, subcuenta ventas internas. Estas ventas no se realizan de forma periódica, sino que se acumula dicho desperdicio hasta que se tienen determinadas toneladas. Todo el desperdicio se le vende únicamente a un comprador, al que se le habla para que informe el precio que ofrece por Kg y se hacen negociaciones para aumentar el precio, dado que es un subproducto de poca importancia.

46. Las Solicitantes presentaron:

- A.** Ejemplos de fregaderos con radio cero, cuya fuente es la página de Internet <http://www.elkay.com>.
- B.** Copia de facturas de venta de fregaderos de acero inoxidable de Bermes y Cocinas Modulares.
- C.** Diagrama del proceso productivo de fregaderos hechos a mano de Elkay China.
- D.** Historial con el estado de cuenta de Raúl Fernando Hernández Medina, como cliente de Teka de 2009 a 2010.
- E.** Ejemplo de la metodología numérica para el ajuste de un fregadero de acero inoxidable de los Estados Unidos de doble tina, sin escurridor, de tipo de acero 301, respecto a un fregadero de doble tina sin escurridor, importado de China, de tipo de acero 201.
- F.** Ejemplo de la metodología numérica para comparar el valor normal de un fregadero de acero inoxidable de una tina con escurridor de tipo de acero 301, respecto a uno de tipo de acero 201.
- G.** Correos electrónicos con la consulta de EB a Elkay y la respuesta de esta última, referente a si la información de ventas internas en el mercado interno de los Estados Unidos que proporcionó, incluye ventas a partes relacionadas.
- H.** Ventas al mercado interno de fregaderos de acero inoxidable, en valor y volumen, para cada uno de los clientes de EB, Teka y Cocinas Modulares para 2010, 2011, 2012, de julio de 2011 a junio de 2012 y en el periodo investigado.
- I.** Características de los fregaderos de acero inoxidable con peso menor o igual a 8 Kg que importa Bermes y Teka.
- J.** Catálogo de fregaderos de acero inoxidable de Teka, con sus características y especificaciones.
- K.** Correcciones al estado de costos, ventas y utilidades de Teka, con la separación de la mano de obra y gastos de fabricación que corresponden al mercado interno y externo.
- L.** Metodología de Teka para el prorrateo en costos de venta y gastos de operación para 2010, 2011, 2012, de julio de 2011 a junio de 2012 y en el periodo investigado.
- M.** Metodología, prorrateos y hojas de cálculo para las proyecciones al estado de costos, ventas y utilidades de Teka de julio de 2013 a junio de 2014.
- N.** Valor y volumen de las importaciones de fregaderos de acero inoxidable de Industrias Quetzal en el periodo analizado e investigado.
- O.** Importaciones de EB de fregaderos con peso menor y mayor a 8 Kg, por modelo.
- P.** Diversos pedimentos de importación y su documentación anexa de EB e Industrias Quetzal.
- Q.** Hoja de cálculo para determinar el prorrateo de gastos de operación de Bermes.
- R.** Consideraciones de EB para la elaboración de sus proyecciones en sus estados de costos, ventas y utilidades.
- S.** Volumen de ventas de scrap de EB, por cliente, en 2010, 2011, 2012, de julio de 2011 a junio de 2012 y en el periodo investigado.
- T.** Ejemplo de invitación para licitar la venta de chatarra de acero inoxidable de EB, del 17 de junio de 2014.
- U.** Estado de costos, ventas y utilidades de la mercancía nacional destinada al mercado interno de Cocinas Modulares, con la separación de sus ventas de desperdicio.

2. No partes

47. El 27 de marzo y el 3 de julio de 2014 la Secretaría requirió información de sus operaciones a diversos importadores, de los cuales 24 dieron respuesta.

48. El 1 de abril de 2014 la Secretaría requirió información de importaciones a 28 agentes aduanales, de los cuales 22 dieron respuesta.

49. El 3 de julio de 2014 la Secretaría requirió información a Tramontina para que señalara si produce fregaderos de acero inoxidable y, en su caso, proporcionara las características de los mismos, así como los valores y volúmenes de su producción. El 14 de julio de 2014 respondió que no produce fregaderos de acero inoxidable.

J. Otras comparecencias

50. El 31 de marzo, 11, 25 y 28 de abril de 2014 comparecieron los importadores Consorcio Profesional Automotriz, S.A. de C.V., Tannin México, S.A. de C.V., Baldesigns de México, S.A. de C.V. y Kohler Sanimex, S. de R.L. de C.V., respectivamente, para manifestar que no desean participar en el presente procedimiento, toda vez que sólo registran una operación de importación.

51. El 9 y 22 de abril de 2014 comparecieron las exportadoras Blanco GmbH & Co. KG. y Mexam Enterprises, Inc., respectivamente, para manifestar que no exportan fregaderos de acero inoxidable a México.

52. El 15 de abril de 2014 compareció la exportadora Export Professionals, L.L.C. para manifestar que no es de su interés participar en el presente procedimiento, debido a que no es una actividad recurrente de la empresa proveer fregaderos de acero inoxidable y tiene conocimiento únicamente de una operación.

53. El 22 de abril de 2014 compareció la importadora Solitaire México Services, S. de R.L. de C.V. para manifestar que sus operaciones son realizadas bajo el régimen de importación temporal, para la elaboración y transformación en territorio nacional y posteriormente ser retornadas a los Estados Unidos como un producto terminado, puesto que se dedica a la fabricación, ensamble y exportación de casas móviles.

54. El 25, 28 y 29 de abril de 2014 comparecieron los importadores Rugo, S.A. de C.V., Carlos Manuel Angulo Sermeño, Eclipse Suministros y Logística Internacional, S.A. de C.V., Proveedora Industrial Diken, S.A. de C.V. y Equipándose, S.A. de C.V., respectivamente, para manifestar que no desean participar en el presente procedimiento, debido a que no importaron el producto investigado.

55. El 28 de abril de 2014 comparecieron los importadores Almacenes Zaragoza, S.A. de C.V., El Chicural, S.P.R. de R.L. y Accesorios para Campers y Autobuses, S.A. de C.V., para manifestar que no desean participar en el presente procedimiento, debido a que no comercializan la mercancía investigada.

56. El 13 de mayo de 2014 compareció Kohler para manifestar que no está interesada en participar en el presente procedimiento, debido a que únicamente registró 3 operaciones del producto investigado y no lo comercializa en México.

57. El 30 de mayo de 2014 compareció de forma extemporánea la importadora Bii de México para presentar información, argumentos y pruebas al presente procedimiento, la cual no se aceptó, tal y como señala en los puntos 20 y 65 de la presente Resolución.

58. El 4 de junio de 2014 comparecieron extemporáneamente las importadoras Famou y Cormerc para presentar información, argumentos y pruebas al presente procedimiento, los cuales no se aceptaron, tal y como se señala en el punto 66 de la presente Resolución.

CONSIDERANDOS**A. Competencia**

59. La Secretaría es competente para emitir la presente Resolución, conforme a los artículos 16 y 34 fracciones V y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2 apartado B fracción V y 15 fracción I del Reglamento Interior de la Secretaría; 7, 9.1 y 12.2 del Acuerdo Antidumping, y 5 fracción VII y 57 fracción I de la LCE.

B. Legislación aplicable

60. Para efectos del presente procedimiento son aplicables el Acuerdo Antidumping, la LCE, el RLCE, el Código Fiscal de la Federación (CFF), la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo y el Código Federal de Procedimientos Civiles, estos tres últimos de aplicación supletoria.

C. Protección de la información confidencial

61. La Secretaría no puede revelar públicamente la información confidencial que las partes interesadas le presenten, ni la información confidencial que ella misma se allegue, de conformidad con los artículos 6.5 del Acuerdo Antidumping, 80 de la LCE y 152 y 158 del RLCE. No obstante, las partes interesadas podrán obtener el acceso a la información confidencial, siempre y cuando satisfagan los requisitos establecidos en los artículos 159 y 160 del RLCE.

D. Derecho de defensa y debido proceso

62. Las partes interesadas tuvieron amplia oportunidad para presentar toda clase de argumentos, excepciones y defensas, así como las pruebas para sustentarlos, de conformidad con el Acuerdo Antidumping, la LCE y el RLCE. La Secretaría las valoró con sujeción a las formalidades esenciales del procedimiento administrativo.

E. Información y pruebas que la Secretaría considerará en la siguiente etapa de la investigación**1. Raúl Fernando Hernández Medina**

63. La Secretaría determinó considerar para la siguiente etapa del procedimiento la información y pruebas a que se refieren los puntos 41, literales N, S y U y 42, literales B y F de la presente Resolución, por ser esta información no requerida por la Secretaría, lo cual se hizo del conocimiento del importador mediante acuerdo AC.1400917 del 21 de julio de 2014, el cual se tiene por reproducido como si a la letra se insertara.

2. Solicitantes

64. La Secretaría determinó considerar para la siguiente etapa del procedimiento la información y pruebas a que se refieren los puntos 33, literal N, 34, literal LL y 36, literales D, O, P, Q, R, S, T y U de la presente Resolución, en virtud de que el plazo a que se refiere el artículo 164 párrafo segundo del RLCE tiene por objeto que las Solicitantes repliquen la información de sus contrapartes, lo cual no implica la posibilidad de presentar información distinta a este fin, como la antes referida, lo que se hizo del conocimiento de las Solicitantes mediante acuerdos AC.1400739, AC.1400743 y AC.1400744 del 11, 12 y 13 de junio de 2014, respectivamente, los cuales se tienen por reproducidos como si a la letra se insertaran.

F. Información no aceptada

65. La Secretaría no aceptó la información que presentó la empresa Bii de México a que se refiere el punto 57 de la presente Resolución, en virtud de que su escrito fue extemporáneo, lo cual se le notificó mediante oficio UPCI.416.14.1043 del 5 de junio de 2014, el cual se tiene por reproducido en la presente Resolución como si a la letra se insertara.

66. La Secretaría no aceptó la información que presentaron las empresas Famou y Cormerc, a que se refiere el punto 58 de la presente Resolución, en virtud de que fueron presentados extemporáneamente, lo cual les fue notificado mediante oficios UPCI.416.14.1039 y UPCI.416.14.1040 del 5 de junio de 2014, respectivamente, oficios que se tienen por reproducidos en la presente Resolución como si a la letra se insertaran.

G. Respuesta a ciertos argumentos de las partes

1. Las cuotas compensatorias darían a las Solicitantes la posibilidad de ejercer prácticas monopólicas y provocarían desabasto y aumento de precios

67. El importador Raúl Fernando Hernández Medina manifestó que las Solicitantes persiguen hacer a un lado a la competencia, lo que tendrá como consecuencia que el consumidor pierda la capacidad de elegir entre más opciones e iría en contra de la apertura comercial. Asimismo, si se impone una cuota compensatoria a los productos sujetos a investigación, se le daría a las Solicitantes el derecho de ejercer prácticas monopólicas, ya que serían los únicos que los podrían fabricar, importar y comercializar, lo que les daría una ventaja no permitida por la ley.

68. Continúa argumentando que las cuotas compensatorias lejos de corregir una distorsión en el mercado de fregaderos de acero inoxidable, provocaría un desabasto en el mercado nacional, provocando el aumento de precios en perjuicio del consumidor.

69. Al respecto, las Solicitantes manifestaron que su argumento es infundado en términos de la teoría económica, toda vez que los productores nacionales no son los únicos oferentes en el mercado local, y los consumidores pueden recurrir a múltiples fuentes de abastecimiento, además del producto nacional y de China.

70. La Secretaría confirma que el objeto de la cuota compensatoria no es obstaculizar o eliminar la competencia ni limitar la capacidad de elección de los consumidores en beneficio de ciertos productores, sino corregir el desequilibrio del mercado mediante la importación de la mercancía investigada en condiciones leales de competencia. En este sentido, los consumidores podrán abastecerse de fregaderos de acero inoxidable hechos en México, en China o en cualquier otro país, toda vez que no se limita la participación de diversos oferentes en el mercado.

2. Aplicación de una cuota preferencial como importador de cierto tipo de fregaderos

71. El importador Raúl Fernando Hernández Medina señaló que las tarjas embutidas de producción con acero de calibre 20, 18 y 16, con profundidades de 20 cm, deben ser excluidas de cuotas compensatorias, ya que no hay producción nacional, o en su defecto, solicita que se le asigne una cuota preferencial como importador.

72. El argumento de Raúl Fernando Hernández Medina es improcedente toda vez que de conformidad con los artículos 6.10 del Acuerdo Antidumping y 64 de la LCE, los márgenes individuales que servirán para determinar las cuotas compensatorias específicas, son aquellos que se calculen para las productoras extranjeras que aporten la información suficiente para ello, pero en el marco jurídico aplicable en materia de prácticas desleales de comercio internacional no se contempla la posibilidad de aplicar una cuota “preferencial” ni para los exportadores ni para los importadores.

73. Lo anterior se basa en el hecho de que los importadores no son los que establecen el precio de exportación, sino las empresas productoras exportadoras y, en su caso, estas últimas son quienes realizan la práctica desleal; esto se basa en la lógica económica de que un importador adquiere el producto al precio al que se lo venden las productoras exportadoras y luego revenden el producto a un precio que les permita recuperar los gastos generales erogados entre la adquisición y la venta de la mercancía, más una utilidad razonable.

74. En todo caso, los importadores sí tendrían asignado un margen de discriminación de precios, que correspondería al que se le calcule a los productores exportadores chinos que les provean la mercancía investigada.

H. Análisis de discriminación de precios

75. En esta etapa de la investigación, la empresa Taizhou solicitó que se le calcule un margen individual de discriminación de precios con base en la información que proporcionó.

76. Por su parte, los importadores Internacional de Cerámica, Productora Metálica y Raúl Fernando Hernández Medina se manifestaron con relación al análisis de discriminación de precios efectuado por la Secretaría en la etapa de inicio y proporcionaron el listado de sus operaciones de importación durante el periodo investigado, así como copia de los pedimentos correspondientes.

1. Consideraciones metodológicas

a. Sobre la práctica de discriminación de precios

77. Para efectos de esta investigación, la Secretaría procedió a calcular un margen de discriminación de precios individual para Taizhou, la única productora exportadora que compareció al presente procedimiento, de conformidad con los artículos 6.10 del Acuerdo Antidumping y 64 de la LCE.

78. Los importadores Internacional de Cerámica, Productora Metálica y Raúl Fernando Hernández Medina argumentaron no haber realizado importaciones de la mercancía investigada en condiciones de discriminación de precios durante el periodo investigado. Es importante aclarar que de acuerdo con la legislación en la materia, los importadores no tienen derecho a que se les calcule un margen individual de discriminación de precios, como se señala en los puntos del 71 al 74 de la presente Resolución.

79. No obstante lo anterior, la Secretaría consideró y valoró la información que presentaron, la cual fue incorporada en el análisis del cálculo del precio de exportación como se señala en el punto 81 de la presente Resolución.

b. Sobre las importaciones objeto de investigación

80. En el punto 38 de la Resolución de Inicio, se señaló que las Solicitantes elaboraron dos metodologías de cálculo del precio de exportación en las que consideraron todas las operaciones de importación sin diferenciar entre tipos de producto. Si bien, la Secretaría considera que el cálculo de un precio promedio ponderado por Kg del producto pudiese incorporar las características principales del mismo, al descontarse una vez normalizado su peso, también es claro que en la medida que exista información que permita llegar a una comparación considerando tipos de producto, en términos del artículo 39 del RLCE, se daría preeminencia a este análisis. Como quedó señalado en los puntos del 41 al 43 de la Resolución de Inicio, la Secretaría identificó dos tipos de fregaderos de acuerdo a la clasificación propuesta por las Solicitantes.

81. Con la finalidad de obtener mayor detalle sobre las operaciones de importación que se realizaron en el periodo investigado y poder identificar de forma más precisa, de acuerdo a sus características físicas el producto investigado, la Secretaría procedió de la siguiente manera:

- a.** a partir del análisis de la base de datos del Sistema de Información Comercial de México (SIC-M) de las importaciones originarias de China para el periodo investigado, solicitó al SAT y a diversos agentes aduanales copia de los pedimentos de importación y sus documentos anexos.
- b.** También solicitó a las partes interesadas que comparecieron al presente procedimiento, así como a algunos importadores no parte, copia de los pedimentos de importación y sus documentos anexos; también les requirió que especificaran las características de los fregaderos de acero inoxidable que importaron durante el periodo de investigación.

- c. Revisó los pedimentos de importación y su documentación anexa, como facturas de venta, facturas de flete, documentos de embarque, entre otros, y la información sobre características del producto investigado que recibió. Con base en dicha información, verificó y completó la información de la base de datos del SIC-M, incorporando mayor detalle en algunos campos, tales como, descripción de producto, valor y volumen (tanto piezas como Kg), nombre del importador y exportador, términos de venta, fecha de pago, entre otras; agregó también características sobre el número de tarjas, tipo de acero, calibre, dimensiones y si contaban o no con escurridor.
- d. Excluyó de la base de datos las operaciones en las que, como resultado de la revisión señalada en el inciso anterior, no fue posible identificar al producto investigado, así como aquellas que reportaron un peso por pieza mayor a 8 Kg.

2. Precio de exportación

82. El importador Raúl Fernando Hernández Medina indicó que el precio de exportación calculado por las Solicitantes debe ser desestimado por la Secretaría, toda vez que, por una parte, únicamente se refiere a los pedimentos de importación, sin considerar que las Solicitantes no aportaron las manifestaciones de valor y hojas de cálculo correspondientes. Acotó que se deberá tomar en cuenta para el análisis de discriminación de precios, el costo de adquisición que tuvieron los importadores de las mercancías investigadas durante el periodo investigado, ya que es lo que se utiliza para la determinación del valor en aduanas gravable del impuesto general de importación. Agregó que la Secretaría debe considerar en su análisis la información proporcionada por los importadores.

83. Por otro lado, Raúl Fernando Hernández Medina también argumentó que la muestra de 109 pedimentos de importación, en la cual está basado el precio de exportación, no resulta representativa del volumen de las importaciones en el periodo investigado.

84. En su réplica al importador, las Solicitantes señalaron que no hay razones para desestimar los precios de exportación como lo manifiesta, en virtud de que la información sobre importaciones que proporcionaron proviene de fuentes de información oficial, que son los pedimentos de importación y las estadísticas del SIAVI. Manifestaron que con base en la mejor información que pudieron obtener identificaron el 80% del volumen de las importaciones a partir de 109 pedimentos y otros documentos anexos disponibles, lo que debe considerarse como válido.

85. En este sentido, la Secretaría señaló en los puntos del 29 al 38 de la Resolución de Inicio, que las Solicitantes realizaron todos los esfuerzos para recabar la mejor información disponible; obtuvieron a través de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación la información del SAT sobre las operaciones de importación en el periodo investigado y pudieron obtener mayores detalles de las características de las importaciones, logrando una mejor identificación del producto investigado. La revisión de 109 pedimentos y facturas que hicieron las Solicitantes, representó el 80% del volumen total de las operaciones de importación que se realizaron a través de la fracción arancelaria 7324.10.01 de la TIGIE, como se mencionó en el punto 32 de la Resolución de Inicio.

86. Si bien, la legislación en la materia no prevé la representatividad del volumen de importaciones para el cálculo del precio de exportación, la Secretaría aceptó dicho término en el sentido general de su significado, es decir, consideró que la información de las Solicitantes es la que sirve para representar el precio de exportación, de la mercancía investigada durante el periodo investigado. La Secretaría considera que esta aseveración no contraviene lo dispuesto en el artículo 5.2 del Acuerdo Antidumping.

87. Bajo el mismo criterio, la Secretaría aceptó la información que las Solicitantes proporcionaron proveniente de los pedimentos de importación, al ser un documento oficial aprobado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), documento que además ha sido verificado por el agente o apoderado aduanal.

88. Según quedó señalado en los puntos del 39 al 43 de la Resolución de Inicio, la Secretaría calculó el precio de exportación de la mercancía investigada a partir de la base de datos del SIC-M que completó. La Secretaría, al haber revisado la información de las Solicitantes y obtener información oficial para investigar a mayor detalle sobre el producto investigado, contó con las pruebas pertinentes suficientes para iniciar la investigación. Por lo tanto, no es procedente desestimar el precio de exportación que determinó en la Resolución de Inicio como lo pretende el importador Raúl Fernando Hernández Medina.

89. Es importante señalar que en esta etapa de la investigación, la Secretaría completó la información utilizada en el inicio de la investigación, considerando la que presentaron las partes interesadas y también aquella que se allegó de importadores no partes, el SAT y agentes aduanales.

90. Por otra parte, los importadores señalaron que los fregaderos de acero inoxidable son productos que no son idénticos, puesto que constan de características como el diseño o el equipamiento, marca y calidad del producto, formas y dimensiones, acabados y tipo de material (entre las que se encuentran las diferentes aleaciones de acero inoxidable). Señalan que estas características son las que determinan los precios y, por ende, la decisión de compra de los consumidores. En consecuencia, argumentan que la Secretaría no consideró estas diferencias en el cálculo del precio de exportación y, por lo tanto, en la determinación del margen de discriminación de precios.

91. Las Solicitantes argumentaron que los fregaderos son por definición, productos diferenciados, en cuanto a dimensiones (ancho, largo, profundidad y calibre), tipos de acero, formas de las tinajas y/o escurrideros o acabados, por mencionar algunas características básicas y, que tal como se señaló en la Resolución de Inicio, aportaron suficientes pruebas sobre las características de las importaciones, procesos de producción, clientes, usuarios, mercados, composición, usos, funciones, canales de comercialización, entre otros, por lo que ningún productor tiene la capacidad de fabricar todos los modelos posibles. Sólo consideraron como producto no investigado los fregaderos de peso mayor a 8 Kg.

92. La Secretaría consideró infundado el argumento de los importadores consistente en que no se consideraron en la Resolución de Inicio las diversas características que componen a los fregaderos de acero inoxidable, a fin de determinar el precio de exportación del producto investigado y, consecuentemente, un margen de discriminación de precios. A lo largo de la Resolución de Inicio, la Secretaría hace un análisis sobre las características de los fregaderos de acero inoxidable sujetos a investigación.

93. Como se señaló en el punto 89 de la presente Resolución, para esta etapa de la investigación, la Secretaría se allegó de mayor información sobre las importaciones del producto investigado. De esta manera, incorporó al análisis de comparabilidad de productos los señalamientos de los importadores en el sentido de que la aleación o tipo de acero inoxidable es una de las características que más contribuyen al costo del producto y, por ende, en la determinación del precio final.

94. La Secretaría consideró que, si bien puede existir una amplia variedad de modelos de fregaderos de acero inoxidable, como lo indican los importadores, ninguno aportó pruebas pertinentes que demostraran cómo es que se ve afectada la comparabilidad y tampoco propusieron información y metodologías alternativas al respecto.

a. Determinación del precio de exportación

95. La Secretaría calculó dos precios de exportación, el primero, considerando las transacciones realizadas por Taizhou y el segundo se obtuvo a partir de las importaciones restantes.

i. Taizhou

(1) Cálculo del precio de exportación

96. Taizhou presentó una base de datos de sus operaciones de exportación a México durante el periodo investigado. Como sustento de su información, proporcionó facturas comerciales de venta, facturas proforma o contrato, recibos por cambios de divisas, listas de empaque y conocimientos de embarque. Indicó que los códigos de producto exportados a México coinciden con las especificaciones de la descripción de la mercancía investigada. Indicó también que los precios de exportación a México están libres de descuentos, bonificaciones y reembolsos, lo que se sustenta según los términos de venta que se establecen en sus facturas.

97. Con la información que presentó sobre sus exportaciones, la Secretaría identificó tres tipos de producto, considerando como características principales el número de tarjas, si cuentan o no con escurridero y el tipo de acero.

98. De conformidad con los artículos 39 y 40 del RLCE, la Secretaría obtuvo un precio de exportación promedio ponderado en dólares por Kg para cada uno de los diferentes tipos de fregaderos de acero inoxidable que identificó.

(2) Ajuste al precio de exportación

99. Taizhou ajustó el precio de exportación por flete interno a partir del monto total pagado, reportado en la base de datos. Proporcionó como soporte copia de los depósitos bancarios efectuados.

100. La Secretaría corroboró que la suma de los montos totales indicados en los depósitos coincidiera con los montos presentados en su base de datos, sin encontrar diferencias significativas. Adicionalmente, constató la correcta aplicación del tipo de cambio de yuanes a dólares, mediante la página de Internet del Fondo Monetario Internacional.

101. De conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE y 53 y 54 del RLCE, la Secretaría aceptó la información y metodología propuesta por Taizhou y ajustó el precio de exportación por concepto de flete interno.

ii. Las demás exportadoras de China

(1) Cálculo del precio de exportación

102. A partir de la metodología descrita en los puntos 80, 93 y 94 de la presente Resolución, la Secretaría identificó cinco tipos de producto de acuerdo a la información sobre las características físicas que tuvo razonablemente disponible.

103. De conformidad con los artículos 39 y 40 del RLCE, la Secretaría calculó un precio de exportación promedio ponderado en dólares por Kg para cada uno de los tipos de producto investigado que identificó.

(2) Ajustes al precio de exportación

104. La Secretaría ajustó el precio de exportación con base en los términos y condiciones de venta que identificó por cada operación. Los ajustes que realizó fueron por los conceptos de flete interno, flete externo y seguro, al ser ésta la información que tuvo disponible.

105. Para calcular el monto del ajuste, la Secretaría obtuvo el costo unitario promedio de flete marítimo y el costo unitario del seguro dividiendo el valor entre el volumen que observó en la documentación anexa a los pedimentos de importación que tuvo disponibles. El costo unitario del flete interno lo obtuvo a partir de la información de la exportadora.

106. De conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 del LCE y 53 y 54 del RLCE, la Secretaría ajustó el precio de exportación por términos y condiciones de venta, particularmente por flete interno, flete marítimo y seguro.

3. Valor normal

a. China como economía de mercado

107. En esta etapa de la investigación, Taizhou propuso a la Secretaría considerar que China es una economía de mercado para efectos de calcular el valor normal; sin embargo, no proporcionó el soporte documental ni los indicadores económicos respectivos.

108. Las Solicitantes argumentaron que para que se le otorgue trato de economía de mercado a China, los exportadores o el gobierno chino deben demostrar que en el sector de fregaderos de acero inoxidable de China, existen condiciones que corresponden a una economía de mercado.

109. Las Solicitantes también señalaron que existen claros indicios de que China continúa siendo una economía de no mercado, con base en el Examen de las Políticas Comerciales de China de mayo de 2012, las Resoluciones en materia de discriminación de precios y subvención por parte de otros países sobre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable chinos y otros documentos que proporcionó. También proporcionaron información objetiva que permite demostrar la existencia de elementos suficientes para que la Secretaría acepte utilizar a los Estados Unidos como país sustituto de China en el presente procedimiento y rechazar la propuesta de que China es una economía de mercado.

110. La Secretaría requirió a Taizhou información adicional a fin de poder contar con el soporte respectivo de su propuesta y realizar la evaluación correspondiente. La exportadora respondió que la información que presentó es toda a la que tuvo acceso.

b. Determinación de la Secretaría sobre China como una economía de mercado

111. De conformidad con el párrafo 15, inciso a) punto ii) del Protocolo de Adhesión de China a la OMC, las investigaciones antidumping sobre mercancías cuyo origen es China, pueden iniciar bajo el supuesto de que provienen de una economía de no mercado. En este sentido, las Solicitantes presentaron en su solicitud de inicio los elementos que acreditan que China continúa siendo un país con economía de no mercado para efectos de la presente investigación. Dichos elementos fueron aceptados por la Secretaría de conformidad con los artículos 33 de la LCE y 48 del RLCE, según quedó señalado en los puntos del 51 al 57 de la Resolución de Inicio.

112. Como se mencionó, la Secretaría requirió a Taizhou que presentara el sustento de su propuesta para considerar a China como economía de mercado, a fin de calcular el valor normal, sin embargo, no proporcionó la información correspondiente, por tanto, no pudo demostrar que en el sector de fregaderos de acero inoxidable de China, rigen condiciones de mercado.

113. La Secretaría no contó con elementos para modificar su determinación de considerar a China como un país de economía de no mercado en la presente investigación y utilizar la metodología de país sustituto, de conformidad con el párrafo 15, inciso a) punto ii) del Protocolo de Adhesión de China a la OMC y de los artículos 33 de la LCE y 48 del RLCE.

c. País sustituto

i. Estados Unidos

114. El importador Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que la Secretaría no debe aceptar a los Estados Unidos como país sustituto de China, toda vez que las Solicitantes no han aportado las pruebas que acrediten que ese país resulta económicamente sustituto de China. Afirmó que la información proporcionada por las Solicitantes no es veraz y no está relacionada con criterios económicos, tales como el costo de los factores que se utilizan intensivamente en la producción del producto investigado. Indicó que el proceso de fabricación a mano de fregaderos, no se sigue en los Estados Unidos.

115. Agregó que la Secretaría debe investigar y determinar con base en la información disponible que obre en el expediente administrativo, así como en cualquier otra fuente de información relevante, e integrar a otro país o países que pudieran ser sustitutos de China.

116. Finalmente, manifestó que en la Resolución de Inicio se señala que las Solicitantes demostraron los niveles económicos comparables y similitud de procesos productivos. Al respecto, la Secretaría concluyó que existen elementos fácticos que hacen a los Estados Unidos y a China razonablemente similares, lo cual resulta ser muy subjetivo, porque no se explica a qué se refiere o considera con dichas expresiones.

117. Las Solicitantes manifestaron su desacuerdo respecto al argumento de que la Secretaría no debió aceptar a los Estados Unidos como país sustituto de China para efectos del cálculo del valor normal y que arribó a esta determinación de manera subjetiva. Señaló que en su solicitud aportó información objetiva que demuestra la existencia de elementos suficientes, como lo confirmó la Secretaría en los puntos del 79 al 81 de la Resolución de Inicio. Indicó que el proceso productivo en los Estados Unidos y China es similar e intensivo en capital.

118. Señalaron también que al haber proporcionado otros indicadores relevantes, tales como el consumo aparente del acero, donde China y los Estados Unidos se encuentran entre los países más importantes de 2009 a 2012; PIB e INB de ambos países; valor agregado de manufactura, entre otra información, sustentó la determinación de la Secretaría de aceptar a los Estados Unidos como país con economía de mercado sustituto de China, para efectos del cálculo del valor normal, según el punto 81 de la Resolución de Inicio.

ii. Determinación de la Secretaría sobre los Estados Unidos como país sustituto

119. El importador Raúl Fernando Hernández Medina parte de una premisa equivocada al argumentar que la Secretaría violó lo dispuesto en los artículos 33 de la LCE y 48 del RLCE al aceptar a los Estados Unidos como país sustituto de China, sin que las Solicitantes hayan aportado pruebas que tomaran en cuenta criterios económicos. En los puntos del 79 al 81 de la Resolución de Inicio, la Secretaría expuso las razones que la motivaron a aceptar la información que las Solicitantes proporcionaron para sustentar su propuesta, así como los fundamentos legales de su determinación.

120. Los motivos que se señalaron fueron que China y los Estados Unidos son productores de la mercancía investigada y que existe similitud en los procesos de producción; ambos países tienen el mayor comercio exterior de la mercancía investigada; tienen disponibilidad de los insumos necesarios para la fabricación del producto investigado; los fregaderos de acero inoxidable que fabrican, tienen características que los hacen similares, y cuentan con una industria nacional de fregaderos de acero inoxidable donde participan diversos oferentes.

121. La Secretaría valoró los indicadores y pruebas que las Solicitantes proporcionaron para sustentar su propuesta de país sustituto y señaló en la Resolución de Inicio que arribó a dicha determinación mediante el análisis integral de la información. Es decir, analizó la totalidad de los indicadores, argumentos y pruebas aportados por las Solicitantes y no de manera aislada o con argumentos sin sustento.

122. Tampoco es aceptable el argumento del importador respecto a que la Secretaría determinó de una manera subjetiva e inentendible utilizar a los Estados Unidos como país sustituto. La razonabilidad de su determinación se basa en el análisis integral de los elementos fácticos, que son los indicadores, argumentos y pruebas que presentaron las Solicitantes. La determinación de la Secretaría no sólo es razonable, sino también es apoyada por el informe del Grupo Especial sobre Estados Unidos –Medidas relativas a los camarones procedentes de Tailandia (WT/DS343/R), en particular, cuando indica que es importante examinar el contexto en el que se utiliza el término razonable y que éste deberá basarse en las circunstancias que prevalecen en el caso en que se sospecha la existencia de discriminación de precios:

7.139 Estados Unidos sostiene que el sentido corriente del término "reasonable" ("razonable") es "in accordance with reason; not irrational or absurd" ("conforme a la razón, no irracional ni absurdo"). Afirman además que, por lo que respecta a las cuantías, lo "razonable" se define además como algo "[w]ithin the limits of reason; not greatly less or more than might be thought likely or appropriate" ("dentro de los límites de la razón, no mucho menos ni mucho más de lo que podría considerarse probable o adecuado"). Estimamos adecuado examinar el sentido del término "razonable" a la luz de esa definición. No obstante, nos parece igualmente importante examinar el contexto en el que se utiliza el término "razonable". En particular, dado que la Nota sólo permite exigir las garantías en un caso dado "en que se sospeche la existencia de dumping", la determinación de si esa garantía es razonable deberá basarse en las circunstancias que prevalecen en ese caso en que se sospecha la existencia de dumping.

123. La Secretaría consideró que los argumentos presentados por Raúl Fernando Hernández Medina no desvirtúan la determinación de considerar a los Estados Unidos como país sustituto razonable de China para efectos del cálculo del valor normal, conforme a los artículos 33 de la LCE y 48 del RLCE.

iii. Turquía e India

124. Productora Metálica fue la única parte que propuso una alternativa de país sustituto. Indicó que Turquía e India presentan una mayor similitud con China y tendrían mayor semejanza a las condiciones que ésta tendría en el caso de que no fuera una economía de no mercado. Señaló que su propuesta se basa en criterios razonables resultantes del análisis de las diferentes variables económicas ligadas al proceso productivo de la mercancía similar a la investigada.

125. La importadora manifestó que de acuerdo a lo que se estableció en la Resolución de Inicio respecto al producto investigado y proceso productivo, los fregaderos de acero inoxidable fabricados en India y Turquía cumplen a cabalidad dichos elementos. Dado que el acero inoxidable es la principal materia prima que utiliza el producto investigado y éste es un producto derivado 100% del acero, es el factor de disponibilidad del insumo el elemento más relevante en el análisis y determinación del país sustituto en el presente procedimiento.

126. De acuerdo a datos de la World Steel Association, China es el mayor productor de acero con 46% del total producido a nivel mundial, por lo que no habría país razonablemente comparable con China. Sin embargo, Turquía tuvo una producción de 99 millones de toneladas mientras que India produjo 217 millones de toneladas durante el periodo comprendido de 2010 a 2012.

Tabla 2. Producción mundial de acero crudo de 2010 a 2012
(cifras en miles de toneladas)

Año	2012	2011	2010	2010 - 2012
País	1,501,471	1,488,020	1,403,419	4,392,910
China	708,784	683,265	637,400	2,029,449
Japón	107,235	107,595	109,599	324,429
EUA	88,599	86,247	80,495	255,341
India	76,715	72,200	68,321	217,236
Rusia	70,609	68,743	66,942	206,294
Corea del Sur	69,321	68,471	58,914	196,706
Alemania	42,662	44,288	43,830	130,780
Brasil	34,682	35,162	32,928	102,772
Ucrania	32,912	35,332	33,432	101,676
Turquía	35,884	34,103	29,143	99,130
Italia	27,227	28,662	25,750	81,639
Taiwán	20,656	22,660	19,755	63,071
México	18,178	18,145	16,870	53,193
Otros	168,007	183,147	180,040	518,154

Fuente: World Steel Association.

127. La importadora argumentó que debido a la semejanza que tienen India y Turquía respecto a los indicadores señalados, cualquiera de los dos puede utilizarse como país sustituto de China.

128. Productora Metálica también mencionó que no se puede considerar a los Estados Unidos como país sustituto de China debido, entre otros factores, a que los fregaderos de acero inoxidable que se elaboran en dicho país, se fabrican únicamente con aleaciones de acero de la serie 300. La lámina de acero es el insumo que más influye en los costos de producción en porcentajes que van del 75% al 85%. Esto resulta en que los precios promedio de los fregaderos de acero inoxidable de los Estados Unidos, tanto internos como de exportación, sean los más altos de todo el mundo. Señaló que dichos elementos (precios altos y mayor similitud de Turquía e India), demuestran que China no tendría los precios a los que los Estados Unidos ofertan sus productos si aquella fuera una economía de mercado, razón por la que debe ser descartado como país sustituto de China para la presente investigación.

129. Agregó que otro elemento importante que permite demostrar que no es posible comparar la producción de fregaderos de acero inoxidable chinos con los de los Estados Unidos es el salario mínimo de ambos países. Con base en información de la OCDE, el salario mínimo en los Estados Unidos es de alrededor de \$7.25 dólares por hora, mientras que el de China es de \$1.19 dólares por hora, por lo que no es posible decir que si China fuera una economía de mercado, tendría los salarios mínimos que tienen los Estados Unidos. No proporcionó soporte documental sobre tales cifras. Añadió que con base en lo publicado por la OMC, no existe ni ha existido algún tipo de investigación antidumping en contra de Turquía o India sobre fregaderos de acero inoxidable.

130. Las Solicitantes indicaron que Productora Metálica no presentó evidencias cualitativas ni cuantitativas de su propuesta de Turquía e India como país sustituto de China y tampoco presentó pruebas para desestimar a los Estados Unidos como país sustituto.

131. En relación con la producción de acero crudo, agregaron que los países propuestos por Productora Metálica registraron una producción inferior al país sustituto propuesto por las Solicitantes y que Turquía no es un productor importante de acero inoxidable. Según información que proporcionaron en su solicitud de inicio, China fue el principal país productor de acero inoxidable con un promedio anual de 11,436 miles de toneladas, en tanto que los Estados Unidos ocupa la posición número cuatro con 1,959 miles de toneladas, según información del ISSF.

132. Respecto al argumento de que el precio promedio de exportación de los fregaderos de los Estados Unidos es el más alto, las Solicitantes señalaron que esto no es prueba pertinente para excluir o no a un país sustituto. Asimismo, manifestaron que el hecho de que el precio de exportación de muchos países, incluyendo Turquía, sea significativamente mayor que el precio al que se están importando los fregaderos chinos en México, confirma las prácticas de exportar a México a precios artificialmente bajos por parte de productores chinos.

133. Las Solicitantes señalaron que, a diferencia de Productora Metálica, realizaron un análisis global y sectorial para la selección de país sustituto, como se aprecia en su solicitud de inicio.

134. Consideran que sí es relevante analizar si ambos países (China y los Estados Unidos) tienen, entre otras similitudes, acceso a los insumos principales y que la información que aportaron confirma que son importantes productores de acero a nivel mundial. Otro indicador relevante que aportaron fue el nivel del consumo aparente del acero, como se señaló en el punto 63 de la Resolución de Inicio.

135. Las Solicitantes argumentaron que existe evidencia objetiva de que Turquía e India otorgan subsidios en el sector siderúrgico y que dichos subsidios benefician al producto investigado. Países como los Estados Unidos mantienen derechos compensatorios en contra de múltiples productos siderúrgicos de India y Turquía. Como ejemplo, citaron las investigaciones de los Estados Unidos sobre determinadas planchas de acero de carbono, determinados productos planos de acero al carbono, torón de acero para hormigón pretensado y tubos de acero al carbono soldado; también citaron en este sentido la investigación de la Secretaría sobre tubería de acero sin costura de China.

iv. Determinación de la Secretaría sobre Turquía e India como países sustitutos

136. Productora Metálica concentró sus argumentos y pruebas en establecer que Turquía o India podrían considerarse como países sustitutos de China, sin embargo, la información aportada no proporciona elementos de convicción en el sentido de desestimar que los Estados Unidos es una opción razonable para determinar el valor normal en la presente investigación.

137. En lo que respecta al argumento de que los precios promedio de los fregaderos de acero inoxidable fabricados en los Estados Unidos son los más altos del mundo, la Secretaría consideró que este elemento no es relevante, puesto que en ninguna de las disposiciones legales aplicables sobre la selección de país sustituto, se establece como criterio que el nivel de precios observado sea determinante para descartar a los países de la posibilidad de ser un sustituto razonable del país exportador cuya economía no es de mercado.

138. De la misma forma, la comparación del salario mínimo entre China y los Estados Unidos es un elemento no determinante, ya que la industria es intensiva en capital. Tampoco debe ser una variable a considerar debido a la presunción de que está distorsionada, dada la condición de China como un país con economía centralmente planificada, ni existen en el expediente administrativo pruebas que demuestren que en China existe una libre negociación de los salarios.

139. En lo que respecta a la disponibilidad de los insumos utilizados en la producción de la mercancía investigada, la Secretaría observó, a partir de la información proporcionada por Productora Metálica referida en el punto 126 de la presente Resolución, que los Estados Unidos tiene un nivel de producción mayor a Turquía e India.

140. La Secretaría reitera lo que ha señalado en investigaciones anteriores, en el sentido de que la selección del país sustituto de China no es un asunto de prelación entre países, sino el resultado del análisis integral de la información específica de la industria bajo investigación que permita aproximar el valor normal en el país exportador en ausencia de una economía centralmente planificada, en este caso, China.

141. Por lo señalado en los puntos del 119 al 123 y 136 al 140 de la presente Resolución, en esta etapa de la investigación no obra información en el expediente administrativo que motive a la Secretaría a cambiar la decisión que se menciona en el punto 81 de la Resolución de Inicio, por lo que ratifica su determinación de que los Estados Unidos es un país sustituto razonable de China para efectos del cálculo del valor normal de la mercancía investigada, de conformidad con los artículos 33 de la LCE, 48 párrafo segundo del RLCE y el numeral 15 literal a) del Protocolo de Adhesión de China a la OMC.

d. Precios en el mercado interno

i. China

142. La exportadora Taizhou proporcionó una hoja de cálculo con el listado de las ventas de fregaderos de acero inoxidable que realizó en su mercado interno durante el periodo investigado, sin embargo, no proporcionó el soporte documental correspondiente.

143. Las Solicitantes señalaron en sus réplicas que, dado que han demostrado que los Estados Unidos es un país sustituto razonable de China, se debe considerar el valor normal que propusieron.

144. Si bien, la Secretaría determinó desestimar la propuesta de considerar a China como una economía de mercado para efectos del cálculo del valor normal en el presente procedimiento, a fin de que la Secretaría pudiera contar con elementos para valorar la información sobre ventas internas que Taizhou proporcionó, le requirió que proporcionara el soporte documental omitido. Taizhou debió demostrar, entre otros elementos, que tales ventas no fueron realizadas a precios inferiores a los costos unitarios (fijos y variables) de producción, más los gastos administrativos, de venta y de carácter general, en términos del artículo 2.2.1 del Acuerdo Antidumping. Taizhou respondió a dicho requerimiento que proporcionó toda la información a la que tuvo acceso.

145. Debido a que la Secretaría no contó con las pruebas pertinentes y necesarias para valorar la información de ventas internas que Taizhou proporcionó, determinó no considerarla y resolver conforme a la mejor información disponible que obra en el expediente administrativo, de conformidad con el artículo 6.8 del Acuerdo Antidumping.

ii. Estados Unidos

146. Como se señaló en los puntos 81 y 90 de la Resolución de Inicio, la Secretaría aceptó la información proporcionada por las Solicitantes y determinó, conforme la metodología de país sustituto, calcular el valor normal a partir de las ventas para el consumo en el mercado interno en los Estados Unidos realizadas por Elkay.

147. Raúl Fernando Hernández Medina manifestó que toda vez que la determinación de país sustituto es ilegal, debe desestimarse el valor normal aportado por las Solicitantes. Asimismo, argumentó que no es adecuado que se consideren los precios de la empresa Elkay, ya que forma parte del mismo grupo que EB, Bermes e Industrias Quetzal. Por este motivo, señaló que no se le puede dar ningún valor probatorio a la información de las Solicitantes, ya que no es objetiva.

148. Las Solicitantes replicaron que el importador Raúl Fernando Hernández Medina no aportó elementos que sustenten el argumento de desestimar el valor normal que proporcionaron. Manifestaron que Elkay China tiene una relación con EB al pertenecer al mismo grupo, pero la empresa china no es proveedora de EB, sino de Bermes, como se ha explicado desde la solicitud de inicio. Asimismo, señaló que aunque pertenezcan al mismo grupo, no hay disposición en la materia que establezca que los precios deban ser descartados porque provienen de una empresa relacionada con una de las Solicitantes.

149. Productora Metálica manifestó que se debe rechazar la metodología de valor normal presentada por las Solicitantes, porque se basa únicamente en ocho modelos de fregaderos de acero inoxidable que vende Elkay en el mercado interno de los Estados Unidos y no es posible determinar si las ventas fueron o no representativas.

150. Agregó que las Solicitantes no mencionaron todos los tipos de fregaderos de acero inoxidable que existen y que se importaron a México durante el periodo investigado y que debieron comparar los mismos tipos de fregaderos de acero inoxidable de los Estados Unidos y los de China, es decir, con las mismas características.

151. Por otro lado, al proponer un ajuste por diferencias físicas en función del tipo o grado de acero inoxidable, las Solicitantes no realizaron una comparación correcta de los diferentes tipos de acero. Presentó como soporte una hoja de cálculo elaborada a partir de la información obtenida de la página de Internet Metal Prices, como una alternativa de precios de diferentes tipos de acero.

iii. Determinación de la Secretaría sobre los precios internos en los Estados Unidos

152. No le asiste la razón a Productora Metálica al manifestar que se debe rechazar el valor normal que la Secretaría aceptó en la Resolución de Inicio, porque no es posible saber si las ventas en el mercado de los Estados Unidos de los modelos que proporcionaron las Solicitantes son representativas. En los puntos del 82 a 84 de la Resolución de Inicio se señaló que las Solicitantes consideraron como una referencia válida las ventas en el mercado interno que utilizaron, por haberse realizado por la productora más grande de fregaderos de acero inoxidable en los Estados Unidos y una de las principales líderes en materia de precios en el mercado.

153. La Secretaría considera que Productora Metálica confunde el término de representatividad, ya que en el contexto de selección de país sustituto, el término “representativo” se refiere a que la información de precios que utilice la Secretaría provenga de empresas que tienen una presencia importante en ese mercado y que no sean referencias aisladas, de tal manera que como lo exponen las Solicitantes, la Secretaría consideró válidas las referencias de precios en el mercado interno de los Estados Unidos, como se señala en el punto 90 de la Resolución de Inicio.

154. A fin de obtener mayor detalle respecto a la vinculación entre EB y Elkay, la Secretaría requirió a las Solicitantes que indicaran si en los Estados Unidos existen ventas de Elkay a partes vinculadas, que hayan sido consideradas para el cálculo del valor normal. Respondieron haber tenido comunicación con Elkay y que dichas ventas reportadas fueron efectuadas a partes no vinculadas. Al respecto, la Secretaría consideró que la relación entre estas empresas no afecta la validez de los precios en los Estados Unidos utilizados en el cálculo del valor normal, ya que dichos precios corresponden a ventas entre partes no relacionadas en ese mercado.

155. Por lo anterior, la Secretaría no contó con pruebas positivas que la motivaran a desestimar los precios internos en los Estados Unidos, por lo que determina continuar su análisis de valor normal con base en la información que presentaron las Solicitantes.

iv. Turquía e India

156. Como lo señaló la Secretaría en el punto 136 de la presente Resolución, Productora Metálica no presentó información para desestimar que los Estados Unidos es un país sustituto razonable de China. La importadora no proporcionó información sobre precios internos de los fregaderos de acero inoxidable en los países que propuso como alternativa de país sustituto de China.

157. En consecuencia, debido a que el análisis de la Secretaría al utilizar la metodología de país sustituto se basa en el análisis integral de la información específica de la industria bajo investigación, que permita aproximar el valor normal en el país exportador en ausencia de una economía centralmente planificada, en este caso, China, la omisión de un valor normal para India y Turquía deja sin sentido el objeto de seleccionar a cualquiera de los dos países. Por lo tanto, el cálculo de valor normal en la presente investigación, se realizó con base en la mejor información disponible que obra en el expediente, de conformidad con el artículo 6.8 del Acuerdo Antidumping.

e. Ajuste por diferencias físicas

158. En concordancia con lo que se señaló en el punto 93 de la presente Resolución, en esta etapa de la investigación la Secretaría incorpora los argumentos de los importadores en el sentido de que la relación existente entre las distintas características del producto, en particular el tipo de acero, con la finalidad de realizar el ajuste por diferencias físicas señalado en el punto 94 de la Resolución de Inicio. Para realizar dicho ajuste, la Secretaría consideró como mejor información disponible la información proporcionada por las Solicitantes, ya que deriva de información de transacciones realmente efectuadas y corresponden al periodo investigado.

159. Como se ha señalado, las Solicitantes indicaron que ciertos fregaderos de origen chino podrían estar fabricados de un acero de grado distinto al acero de los fregaderos de los Estados Unidos, y que no tuvieron razonablemente a su alcance toda la información para realizar el ajuste correspondiente. Según el tipo o grado o aleación de acero que se utilice en la fabricación de los fregaderos de acero inoxidable y, dependiendo del contenido de cromo y níquel, entre otros elementos, los precios internacionales del insumo principal pueden variar.

160. Las Solicitantes propusieron recurrir a las diferencias en los precios de los tipos de acero, con la finalidad de hacer comparables los fregaderos. Proporcionaron los precios del acero base y del sobrecargo para los tipos de acero 201, 301, 304, 304L y 316, en dólares por tonelada métrica, para cada uno de los meses del periodo investigado. Como sustento proporcionaron copia de las facturas de venta de la empresa Mexinox. Cabe señalar que el sobrecargo de acero se calcula para cada tipo o serie de acero mes a mes, de acuerdo con la suma de los precios de los diferentes elementos del acero de cada tipo o serie, en dólares por tonelada métrica, tales como el níquel, cromo, hierro, entre otros.

161. Calcularon el precio promedio de cada tipo de acero (precio base más sobrecargo) y obtuvieron la diferencia entre cada uno de ellos para así obtener el monto del ajuste aplicable que se debe sumar o restar al valor normal, según el tipo de acero del fregadero.

162. La Secretaría aceptó la metodología propuesta por las Solicitantes, de conformidad con los artículos 2.4 del Acuerdo Antidumping, 36 de la LCE y 53 y 56 del RLCE. Cabe señalar que la información sobre los precios del acero que Productora Metálica proporcionó, no corresponde al periodo investigado.

4. Margen de discriminación de precios

163. De conformidad con los artículos 2.1 del Acuerdo Antidumping, 30 de la LCE y 38 y 39 del RLCE, la Secretaría comparó el valor normal con el precio de exportación de Taizhou y determinó, en esta etapa de la investigación, que las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, originarias de China y producidas por Taizhou, se realizaron durante el periodo investigado, con un margen de discriminación de precios de \$4.14 dólares por kilogramo neto.

164. Asimismo, de conformidad con los artículos 6.8 y párrafos 1 y 7 del Anexo II del Acuerdo Antidumping, 54 y 64 de la LCE y 38 y 39 del RLCE, la Secretaría comparó el valor normal con el precio de exportación que calculó con base en la información del SIC-M y determinó, en esta etapa de la investigación, que las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, originarias de China y provenientes de las demás exportadoras, se realizaron durante el periodo investigado con un margen de discriminación de precios de \$5.40 dólares por kilogramo neto.

I. Análisis de daño y causalidad

165. Con fundamento en los artículos 3 del Acuerdo Antidumping, 41 de la LCE y 59, 64 y 69 del RLCE, la Secretaría analizó los argumentos y las pruebas existentes en el expediente administrativo con objeto de determinar si las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, originarias de China, en condiciones de discriminación de precios, causaron daño a la rama de producción nacional del producto similar.

166. La evaluación que realizó la Secretaría comprende un examen, entre otros elementos, del volumen de las importaciones en condiciones de discriminación de precios, el efecto sobre los precios de éstas en los precios internos de productos similares nacionales, así como la repercusión de esas importaciones en los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional de productos similares.

167. El análisis de los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional versa sobre la información proporcionada por las Solicitantes en virtud de que la otra productora (Kohler) integrante de la industria vende la totalidad de su producción al mercado externo. Se analiza el comportamiento de los indicadores a partir de datos anuales de 2010 a 2012 y el periodo investigado. El comportamiento de los indicadores en un determinado año o periodo se compara, salvo indicación en contrario, con respecto al periodo inmediato anterior.

1. Similitud de producto

168. De conformidad con lo establecido en los artículos 2.6 del Acuerdo Antidumping y 37 fracción II del RLCE, la Secretaría evaluó las pruebas que las partes comparecientes aportaron para determinar si el producto de fabricación nacional es similar al producto investigado.

169. Las Solicitantes señalaron que el producto importado de China y el de producción nacional son similares porque tienen características y composición muy parecidas, ambos parten de la misma materia prima, acero inoxidable de la familia de los austeníticos, las formas y las dimensiones generales (largo, ancho, profundidad, espesor, diseño de tina y escurridor) son las mismas o muy parecidas, el proceso de producción consta de etapas similares, cumplen con las mismas funciones, son comercialmente intercambiables, llegan a los mismos mercados y se distribuyen por los mismos canales.

170. En esta etapa de la investigación, los importadores indicaron que los productos que importan se distinguen de los de fabricación nacional por sus características, especificaciones, proceso productivo, consumidores y canales de distribución. Al respecto, la producción nacional señaló que las mercancías importadas cumplen con la descripción de la mercancía investigada y que las diferencias que señalan los importadores no inciden en sus usos y funciones y tampoco en su intercambiabilidad comercial con la mercancía de producción nacional.

a. Características técnicas y composición química

171. En los puntos del 102 al 106 de la Resolución de Inicio, la Secretaría señaló que los fregaderos de acero inoxidable originarios de China y los de producción nacional tienen características semejantes. En términos generales, utilizan acero laminado en frío de la familia de los austeníticos que cumplen con normas ASTM/AISI; presentan dimensiones y calibres comunes con características relativas al desagüe e instalación también similares. Como prueba de lo anterior, las Solicitantes proporcionaron catálogos de productos nacionales y chinos, fichas técnicas, fotografías, páginas de Internet con características del producto chino y estudios de laboratorio realizados por el Departamento de Investigación y Desarrollo de la Gerencia de Control de Calidad de la empresa Mexinox para 7 tarjetas chinas. El resumen de los resultados del análisis comparativo se describió en la Tabla 2 del punto 67 de la Resolución de Inicio.

172. En esta etapa de la investigación, Raúl Fernando Hernández Medina afirmó que los productos que importó cumplen con las especificaciones de la descripción de la mercancía investigada. Indicó que los fregaderos de acero inoxidable nacionales e importados que denominó como de línea económica, son los únicos que coinciden en sus características, puesto que están hechos de acero inoxidable 201 ó 202 en calibres 25, 24 y máximo 22 y cuentan con tinas pequeñas de poca profundidad, la gran mayoría de 15 cm, algunas 18 cm y muy pocas de 20 cm.

173. También manifestó que los productos importados de la línea que denominó como media y superior presentan diferencias con respecto a los de producción nacional porque cuentan con acabados altamente tecnificados de seda satín y formas geométricas diferentes a la rectangular; son fabricados en acero inoxidable 304, en calibres más gruesos, 20, 18 y 16; cuentan con un desarrollo tecnológico sobre diseños exclusivos, ya que en México no se producen tarjetas con tinas grandes de hasta 80 cm de largo y profundidades de 20, 23 y 25 cm, y muchos de los fregaderos cuentan con despachadores de jabón o accesorios para lavar, desinfectar, picar y preparar alimentos como frutas y verduras.

174. Por otra parte, señaló que no todos los fregaderos de acero inoxidable son idénticos o similares, no todas las formas y dimensiones son las mismas o parecidas, y que hay factores que no se tomaron en cuenta en el inicio de la investigación como lo es el diseño y equipamiento.

175. Las Solicitantes argumentaron que los fregaderos son por definición productos diferenciados, en cuanto a dimensiones, tipos de acero, formas de las tinas y/o escurrideros o acabados, pero no por ello dejan de ser similares entre sí en términos de la legislación en la materia. También indicaron que ninguna empresa podría fabricar todos los modelos de fregaderos que pudiese haber en el mercado.

176. Señalaron que independientemente de que resulta falso que los productores nacionales se limiten a producir fregaderos sólo para el segmento de mercado identificado por Raúl Fernando Hernández Medina como económico, el importador olvida que de conformidad con la legislación en la materia, la similitud de los productos se analiza considerando que los bienes tengan características muy parecidas, aun cuando no sean iguales en todos los aspectos, tengan características y composición semejantes, lo que les permite cumplir las mismas funciones y ser comercialmente intercambiables con los que se compara.

177. Las Solicitantes compararon los modelos de fregaderos de acero inoxidable de las marcas chinas Fortei y Kele con varios de los modelos de producción nacional y se observa que las características relativas a dimensiones de largo, ancho, profundidad, calibre, número de tinas y si tienen o no escurridero, son iguales o en algunos casos muy parecidas.

178. De lo descrito en los puntos anteriores, la Secretaría consideró que, en efecto, los fregaderos de acero inoxidable son productos diferenciados en los que la variedad en diseños, dimensiones (largo, ancho, profundidad y calibre), formas, acabados o número de tinas pueden variar de un productor a otro. Este tipo de variaciones en las características del producto se observan en los catálogos, fotografías y comparativos de cada una de las empresas, que obran en el expediente administrativo, es decir, entre los productos que exhiben tanto las productoras nacionales como los fregaderos de las empresas chinas, sin que dejen de ser similares conforme a legislación aplicable en la materia.

179. Por lo que se refiere a los accesorios, la Secretaría consideró que como su nombre lo indica son “accesorios” del producto investigado, pero no representan la esencia de éste. Los accesorios pueden considerarse un producto independiente al investigado; una muestra de ello, es que en los pedimentos de importación y facturas se registran de manera independiente, en la mayoría de los casos.

180. La Secretaría consideró que es incongruente la afirmación del importador Raúl Fernando Hernández Medina, ya que por una parte señala que los únicos fregaderos que coinciden en características, son los fabricados en acero inoxidable 201 ó 202 y, por la otra, que los fabricados en acero 304 presentan diferencias. Sin embargo, en el punto 67 de la Resolución de Inicio se indicó que los fregaderos de producción nacional son fabricados con acero inoxidable 301 y 304 y no con la serie 200 como lo indica el importador.

181. No obstante, es importante resaltar que tanto los fregaderos de producción nacional como los originarios de China son fabricados en acero inoxidable de la familia de acero austenítico, llamado así debido a la estructura metalográfica que forman sus elementos químicos. Además, como se muestra en la Tabla 3, tanto el acero inoxidable de la serie 300 como el de la 200 tienen los mismos elementos químicos: C (carbono), Mn (manganeso), P (fósforo), S (azufre), Si (silicio), Cr (cromo), Ni (níquel), N (nitrógeno), Cu (cobre) y aunque las concentraciones pueden variar, no se alteran las propiedades esenciales.

Tabla 3. Composición química por tipo de acero

Tipos de acero (AISI)	%C Max.	%Mn Max.	%P Max.	%S Max.	%Si Max.	%Cr	%Ni	%N2 Max.	%Cu Max.
304	0.08	2.0	0.045	0.030	0.75	18.0-20.0	8.0-10.5	0.10	
301	0.15	2.0	0.045	0.030	0.75	16.0-18.0	6.0-8.0	0.10	
301F	0.15	2.0	0.045	0.030	0.75	16.0-18.0	6.0-6.6	0.10	2.0
204Cu	0.10	8-10	0.060	0.030	1.0	7.0-13.0	1.0-3.0	0.25	
201	0.15	7.5	0.060	0.030	1.0	16.0-18.0	3.5-5.5	0.25	

Fuente: Solicitud (Anexo 10. ABC del Inoxidable. Conozca el Inoxidable. Instituto Mexicano del Inoxidable, A.C., 2012 y sitios Web sobre el acero).

182. Las Solicitantes proporcionaron las hojas técnicas de Jindal Stainles, que muestran que los aceros inoxidables de la serie 200 son comparables con los de la serie 300. Lo descrito en los puntos anteriores muestra que, aunque las características y composición de los fregaderos de acero inoxidable pueden variar, no se altera la naturaleza de los productos, independientemente de la serie del acero con la que son fabricados, las formas, dimensiones o acabados.

183. Internacional de Cerámica indicó que el producto que importa es diferente al de producción nacional, ya que está fabricado con acero inoxidable 304 con un peso mayor a 8 Kg, sus marcas están destinadas a un sector económico alto, su calidad es mayor y contiene los componentes necesarios para la instalación. Manifestó que la mercancía importada cuenta con tecnología para reducir el ruido y la vibración, denominada "Silent Shield" de la marca Kohler, la cual se encuentra patentada, información que se puede corroborar en el sitio web http://www.mx.kohler.com/catalogo/product-details.jsp?item=721913&prod_num=B153_-2&module=Kitchen+Sinks.

184. Las Solicitantes indicaron que la cobertura del producto investigado no considera la totalidad de los fregaderos, sino que excluye aquellos cuyas dimensiones en cuanto a largo, ancho, profundidad y calibres más gruesos los hace tener un peso mayor a 8 Kg por pieza.

185. En cuanto a los argumentos de Internacional de Cerámica, las Solicitantes señalaron que deben desecharse, ya que el hecho de que los fregaderos importados cuenten con cierto aditamento para reducir el ruido no implica que los productos no deban considerarse similares. Indicaron que lo relevante son las características esenciales de los productos investigados.

186. Las Solicitantes argumentaron que diversos productos utilizan materiales para amortiguar o disminuir el ruido formado por la vibración de las ondas sonoras y que los materiales a utilizar pueden ser espumas sólidas, cartones porosos, asfaltos o pinturas, entre otros y presentaron fotografías de fregaderos de acero inoxidable de diferentes marcas con diferentes materiales de amortiguación.

187. Manifestaron que la mayoría de los fregaderos producidos por EB y Teka incorporan técnicas para amortiguar el ruido; Teka utiliza un parche en la parte de abajo del fregadero llamado insonorizante, elaborado de asfalto y EB utiliza almohadillas anti ruido. Por su parte, los fregaderos de Cocinas Modulares, dada la forma del embutido, no requieren de insonorizante, no obstante, lo puede colocar por pedido de sus clientes.

188. La Secretaría consideró que los argumentos de Internacional de Cerámica no son procedentes, en virtud de que, tanto el producto nacional como el originario de China, cuentan con un aditamento insonorizante para amortiguar o reducir el ruido, y que independientemente de la tecnología utilizada, no se modifica la naturaleza del producto. Por lo que se refiere al tipo de acero, como se describe en la Tabla 2 del punto 67 de la Resolución de Inicio, los fregaderos de producción nacional se fabrican con acero inoxidable 301 y 304.

189. Asimismo, es importante señalar que si los fregaderos de acero inoxidable importados por Internacional de Cerámica tienen un peso mayor a los 8 Kg, éstos no forman parte del producto objeto de investigación.

190. Productora Metálica señaló que los fregaderos de acero inoxidable que importó, tienen características específicas en cuanto al grado de aleación que los hacen distintos a la mercancía nacional, ya que están fabricados con aleación de acero inoxidable de 201 mientras que los de producción nacional están fabricados con aleación de acero inoxidable de 304; en consecuencia, la importadora afirma que no pueden ser considerados como mercancía similar.

191. Las Solicitantes manifestaron que en su respuesta al formulario oficial presentaron, además de catálogos y pruebas de reportes técnicos y químicos, suficientes razones técnicas y comerciales, así como tablas comparativas donde se aprecia que los aceros austeníticos de la serie 201, 301 y 304 son comparables.

192. Con base en lo descrito en los puntos 181 y 182 de la presente Resolución, la Secretaría confirma que existen pruebas en el expediente administrativo que muestran que el acero inoxidable de las series 200 y 300 son comparables. Cabe señalar que ninguno de los importadores proporcionó pruebas que desvirtúen la información proporcionada por las Solicitantes.

193. Para esta etapa de la investigación, Raúl Fernando Hernández Medina indicó que las tarjas que importa cumplen con estándares de calidad internacional y que las de producción nacional no cuentan con ninguna certificación. Las Solicitantes manifestaron que los fregaderos de acero inoxidable de producción nacional sí cumplen con los requerimientos y las normas que, aunque no obligatorias en México, suelen utilizarse nacional e internacionalmente en este mercado y que, contrario a lo que argumenta el importador, sí cuentan con certificaciones, de las cuales proporcionaron copia.

194. En los puntos 11, 12 y 105 de la Resolución de Inicio, la Secretaría indicó que en México no existe una Norma Oficial Mexicana o voluntaria para los fregaderos de acero inoxidable, pero normalmente cumplen con las especificaciones de la norma ASME/ANSI A112.19.3-2008/CSA B45.4-08 SS, titulada Accesorios de Plomería de acero inoxidable, avalada por la CSA, que establece el tipo de acero inoxidable a emplearse (por ejemplo 201, 202, 301, 302 ó 304) y los espesores mínimos de la lámina a utilizar.

195. La Secretaría consideró que la afirmación del importador no tiene fundamento, ya que el hecho de que los fregaderos de acero inoxidable no estén sujetos al cumplimiento obligatorio de una Norma Oficial Mexicana en México, no significa que no cumplan con alguna certificación y/o con normas internacionales. En esta etapa de la investigación, las Solicitantes presentaron información que indica que los fregaderos de producción nacional cumplen con las siguientes certificaciones:

- a. Sistema de Calidad ISO 9001-2008.
- b. Organizaciones internacionales como la IAPMO R&T, principal agencia de certificación de productos de plomería y mecánica de América del Norte, la cual se encuentra acreditada por el Instituto Nacional Americano de Normas (ANSI, por sus siglas en inglés), el Consejo de Normas de Canadá (SCC) y, en México, por la Entidad Mexicana de Acreditación, A.C. y la Comisión Nacional del Agua.
- c. Certificación por la CSA en Canadá, lo cual permite que los productos de las Solicitantes puedan ser comercializados en cualquier parte de los Estados Unidos y Canadá.

196. La Secretaría valoró la información y pruebas presentadas por las partes y que obran en el expediente administrativo, y determinó de manera preliminar que tanto el producto de fabricación nacional como el investigado, tienen características técnicas y composición química similares.

b. Proceso productivo

197. De conformidad con lo señalado en los puntos 107 y 108 de la Resolución de Inicio, los insumos y proceso de producción de los fregaderos de acero inoxidable de origen chino y los de fabricación nacional son similares. En general, se utiliza en su fabricación acero inoxidable laminado en frío de la familia de los austeníticos y el proceso productivo consta de etapas similares, tales como: recepción de materia prima y corte de plantilla, embutido (tina o escurridor), troquelado (drenaje y llaves), soldadura, formación de sistema de anclaje, acabado, limpieza y lavado, etiquetado y empaque.

198. Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que existe una línea de fregaderos de acero inoxidable hechos a mano, que no deben de incluirse en la investigación porque no la fabrican las Solicitantes.

199. Las Solicitantes argumentaron que no existe una definición técnica o científica de lo que debe denominarse fregadero hecho a mano y que estos son una gama de productos que retoman los orígenes de la fabricación de fregaderos hace muchos años, cuando se hacían a mano con soldadura aplicada manualmente en las esquinas y pulidas a mano, utilizando espesores gruesos y que se arman a 90 grados. Señalaron que este tipo de fregaderos también conocidos como de radio cero o cero grados, pueden enfrentar ciertas restricciones en algunas aplicaciones porque no garantizan la higiene total del producto, al ser difíciles de limpiar.

200. Manifestaron que para detectar un fregadero de cero grados, es necesario tener un conocimiento amplio sobre el producto y se requiere de una capacitación completa, ya que el fregadero hecho a mano es una figura geométrica, el radio cero genera enormes confusiones entre los agentes económicos comercializadores en el mercado de fregaderos. Señalaron que los fregaderos de calibres tan gruesos como los hechos a mano suelen pesar generalmente más de 8 Kg, estar empacados individualmente y tener un volumen muy pequeño en el mercado mexicano.

201. Indicaron que salvo algunos productos que puedan llegar a pesar más de 8 Kg, fabricados a mano o no, el resto de los productos comercializados por Raúl Fernando Hernández Medina son similares a los de producción nacional.

202. La Secretaría determinó de manera preliminar que el producto chino y el nacional tienen procesos productivos similares, y aunque la tecnología utilizada puede variar, no les confiere composición y características que impacten en la similitud. Asimismo, consideró que en esta etapa de la investigación, no existen elementos que indiquen que el proceso productivo de los fregaderos hechos a mano, les confieran características que modifiquen la esencia o naturaleza del producto, de tal forma que tenga usos distintos.

c. Usos y funciones

203. De acuerdo con lo señalado en el punto 15 de la Resolución de Inicio, el producto investigado y el de producción nacional se utilizan como un espacio adecuado para lavar las manos, trastes o algún utensilio. También pueden utilizarse como contenedores. Son instalados en muebles previamente fabricados con cubiertas o superficies de madera, granito, resina plástica, acero o azulejo.

204. La Secretaría indicó que tanto el producto investigado como el de producción nacional son utilizados en casas habitación (doméstico o residencial), restaurantes o cualquier tipo de negocio. Otras aplicaciones son la de instalarlos en lugares donde se requiere un contenedor abierto como asadores en exteriores, al piso para trapeadores o artículos de limpieza y algunos de los fregaderos más pequeños son utilizados incluso en carros taqueros como contenedores de comida o recipientes para salsas.

205. En esta etapa de la investigación, Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que los fregaderos de acero inoxidable de producción nacional sólo satisfacen las necesidades básicas y que los fregaderos de importación ofrecen funciones para las demandas de mercados más exigentes.

206. La Secretaría requirió al importador que explicara detalladamente a qué se refiere con la afirmación anterior. El importador respondió que los fregaderos de acero inoxidable que él importa, además de atender las necesidades básicas de lavar, enjuagar y escurrir, son útiles para el lavado de utensilios voluminosos, que por sus accesorios es posible picar, desinfectar, colar y escurrir.

207. Las Solicitantes argumentaron que los accesorios no alteran la naturaleza del producto objeto de investigación, por lo que no debe considerarse que éstos generen una diferenciación tal, que deban considerarse como no similares a los productos objeto de la investigación. Lo relevante son los productos investigados, no sus accesorios, por ello, señalaron que la Secretaría no debe aceptar excluir ciertos fregaderos que, en términos de la legislación en la materia, cumplen con el criterio de similitud, sólo por el hecho de estar acompañados de accesorios o tener formas y diseños diferentes, salvo aquellos cuyo peso unitario sea mayor a 8 Kg.

208. La Secretaría consideró en esta etapa de la investigación que no existen elementos que desvirtúen que el producto importado y el de producción nacional tienen los mismos usos y funciones descritas en los puntos 203 y 204 de la presente Resolución. Además, como se indicó en el punto 179 de la presente Resolución, los accesorios no representan la esencia del producto investigado, ya que pueden considerarse un producto independiente al fregadero.

D. Consumidores

209. La Secretaría señaló en el punto 119 de la Resolución de Inicio que los fregaderos de acero inoxidable chinos y de producción nacional atienden a los mismos consumidores. Estas mercancías se utilizan en casas habitación y se comercializan a través de distribuidores de equipos y accesorios para cocinas, empresas que ofrecen materiales para la construcción, fabricantes de cocinas, ferreterías y plomerías, así como empresas constructoras y las denominadas home centers. En particular, la Secretaría indicó que las constructoras son importantes consumidoras, aunque todos los productos llegan a casas habitación o comercios que requieran fregaderos de uso generalizado.

210. La Secretaría observó coincidencia entre algunos de los clientes de las productoras nacionales y empresas que realizaron importaciones de fregaderos originarios de China, a partir de las ventas al mercado interno por cliente proporcionadas por las Solicitantes y la base de pedimentos de importación del SIC-M.

211. En esta etapa de la investigación, Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que existen fregaderos de acero inoxidable que por sus diseños, terminados y formas están destinados a un mercado que no consume los económicos que fabrican las Solicitantes. En particular, el importador señaló lo siguiente sobre los tres segmentos de mercado que identificó:

- a.** Económico: El principal factor de decisión de compra para este mercado es el precio. Las Solicitantes producen tarjas para este segmento de mercado. Las importaciones chinas de este tipo de producto son las que, en su caso, podrían afectar a las Solicitantes y otros importadores nacionales, y las empresas afiliadas a fábricas en China venden sus tarjas a un precio menor que los productores e importadores nacionales. Este mercado paga máximo \$500 pesos por una tarja común de cocina.

- b. Medio: Este segmento del mercado maneja un presupuesto límite al momento de elegir su tarja; la funcionalidad es un factor más importante que el precio, además de que comienza a elegir productos más estéticos acorde con su estilo y en tercer plano deja el factor precio. En México no existe producción para este segmento de mercado, y los precios de las tarjas chinas para este segmento son muy superiores a los precios de las tarjas económicas de producción nacional, incluso las Solicitantes importan artículos de este nivel. Este mercado paga máximo \$4,000 pesos por una tarja de cocina.
- c. Alto: Para este segmento del mercado lo más importante es el diseño, funcionalidad y estética. Generalmente maneja un presupuesto muy amplio y elige con base al gusto, calidad y servicios agregados del producto que adquiere; el precio no representa un factor determinante. En México no existe producción para este segmento de mercado. Las Solicitantes también importan producto de este nivel y los precios de las tarjas chinas de lujo son muy superiores a los precios de las tarjas económicas de producción nacional. Este mercado puede llegar a invertir más de \$8,000 pesos por una tarja de cocina.

212. El importador agregó que el producto que Elkay fabrica está orientado a un mercado de muy alto nivel y que por ese motivo no debe ser comparado con el producto que las Solicitantes fabrican, orientado al mercado económico.

213. Productora Metálica manifestó que la calidad del acero, los costos de fabricación y el precio final son los elementos más importantes en la toma de decisiones de compra de un consumidor. Señaló que los productores nacionales se han enfocado en abastecer productos con calidad y precio alto, ya que no fabrican fregaderos con calidades económicas. Mencionó que si en un mercado se determinan calidades y precios distintos, no sería posible que a través de un procedimiento como el que nos ocupa se obligue al resto de los consumidores a adquirir estos productos de mayor calidad con precios altos.

214. Internacional de Cerámica argumentó que la mercancía que importa es diferente a la nacional por las marcas que importan, ya que están destinadas a un sector económico alto y la calidad del producto es mayor, lo que influye en la decisión de compra de los clientes.

215. Las Solicitantes indicaron que son falsas las afirmaciones de los importadores, en virtud de que sí producen fregaderos que se destinan a dichos mercados y no se limitan a atender un segmento específico. Mencionaron que dicha segmentación se refiere a una estratificación para efectos de referencia en ciertas encuestas o para orientar la comercialización de ciertos productos, pero no determina los productos a considerar para efectos de una investigación sobre prácticas desleales de comercio internacional.

216. Las Solicitantes señalaron que la segmentación de mercado es subjetiva y no puede utilizarse como criterio para determinar la similitud de los productos. Para sustentar sus afirmaciones expusieron lo siguiente:

- a. Los argumentos de los importadores son contradictorios. Productora Metálica señaló que la producción nacional no atiende el segmento económico, mientras que Internacional de Cerámica y Raúl Fernando Hernández Medina señalan que únicamente atienden dicho segmento.
- b. Los segmentos de mercado tienden a empalmarse y los consumidores de cierto segmento, de acuerdo, por ejemplo, a su nivel de ingreso, pueden adquirir sin restricción alguna producto ubicado en un segmento al cual teóricamente no pertenecen. Lo cual, se puede observar en la información proporcionada por Raúl Fernando Hernández Medina, que por una parte indicó que el precio máximo en el segmento económico es de \$500 pesos y en las fichas del producto que fabrica Cocinas Modulares se observa un modelo con un precio que puede superar los \$3,000 pesos.

217. Las Solicitantes compararon los modelos de fregaderos de acero inoxidable de las marcas Fortei y Kele de fabricación china, con los de producción nacional cuya venta no sólo se concentra en los segmentos bajo y medio, sino que también incluye modelos orientados al segmento alto y aclararon que las comparaciones pueden ser múltiples.

218. Las Solicitantes indicaron que ningún productor en ningún país fabrica todos los modelos de fregaderos y que lo razonable es que se concentren en aquellos modelos que cuentan con mayor desplazamiento. Señalaron que lo natural es que el mayor desplazamiento se de en los fregaderos relativamente más económicos.

219. Con el propósito de allegarse de mayores elementos, la Secretaría requirió a los importadores información sobre las características que tienen los fregaderos de acero inoxidable que importan y que satisfacen las necesidades que buscan sus clientes y a las Solicitantes pruebas de que abastecen los tres segmentos de mercado descritos. Respondieron lo siguiente:

- a. Productora Metálica respondió que sus clientes buscan comprar fregaderos de acero inoxidable a precios económicos, fabricados con una aleación de acero 201 y un calibre de 0.6 mm, características que dan una calidad específica que repercute en el precio final y que, por lo tanto, satisfacen las necesidades de sus clientes que dirigen sus ventas al mercado de vivienda de interés social.
- b. Internacional de Cerámica contestó que el segmento al que va dirigida la mercancía que importa satisface las necesidades de acuerdo a la marca del producto.
- c. Raúl Fernando Hernández Medina contestó que sus clientes solicitan fregaderos de acero inoxidable con calibres más gruesos, superiores a 22 y 24, variedad en los tipos de acero con modelos modernos, con recubrimiento de poliuretano, tinas más amplias y más profundas, con accesorios a la medida, tarjas hechas a mano, con diseño y acabados distintos al pulido.
- d. Las Solicitantes señalaron que dentro de la gama de productos que ofrecen se encuentra la línea Clásica de EB, que cuenta con características de acabado satinado, con tinas de dimensiones de hasta 54 x 40 cm y profundidades de hasta 20 cm, calibre 22. Indicaron que por sus dimensiones (188 cm x 54 cm) podría suponerse que estos fregaderos suelen emplearse en cocinas relativamente grandes. Teka señaló que varios de sus clientes son proveedores de cocinas enfocados a los denominados segmentos medio y alto.

220. Con base en la información que obra en el expediente administrativo, la Secretaría determinó de manera preliminar que no existen elementos para considerar que la producción nacional atiende sólo a un segmento de mercado. Los mismos argumentos de los importadores son contradictorios, mientras que dos de ellos afirman que la producción nacional únicamente atiende el segmento económico, el otro importador señaló que la producción nacional atiende el segmento alto.

221. La Secretaría consideró que es incongruente el argumento de Raúl Fernando Hernández Medina, toda vez que señaló que atiende principalmente a los consumidores de los segmentos medio y alto, cuyo precio, a su decir, es superior a los \$500 pesos. Sin embargo, con base en la información descrita en el punto 264 de la presente Resolución, se desprende que alrededor del 80% de sus importaciones corresponderían al segmento económico.

222. Además, resulta razonable que si el precio es uno de los principales factores que influyen en la decisión de compra de los consumidores, los significativos márgenes de subvaloración hacen que las importaciones originarias de China se incrementen en el periodo analizado, tal como se describe en los apartados de análisis de las importaciones objeto de discriminación de precios y efectos sobre los precios de la presente Resolución.

223. De acuerdo con el listado de ventas al mercado interno por cliente, proporcionado por las Solicitantes, la Secretaría identificó ventas a empresas que pertenecerían a los segmentos denominados como medio y alto.

224. La información disponible en esta etapa de la investigación, indica preliminarmente, que los fregaderos de acero inoxidable originarios de China y los de producción nacional atienden a los mismos consumidores.

e. Conclusión

225. Con base en los argumentos y pruebas que se describen en los puntos del 3 al 15 y 168 al 224 de la presente Resolución, la Secretaría contó con elementos suficientes para determinar de manera preliminar que los fregaderos de acero inoxidable con un peso unitario igual o menor a 8 Kg, originarios de China y los de fabricación nacional son similares, al contar con características técnicas y composición semejantes, utilizan insumos y procesos productivos análogos y atienden a los mismos consumidores, lo que les permite cumplir las mismas funciones y ser comercialmente intercambiables, de manera que pueden considerarse similares, en términos de lo dispuesto en los artículos 2.6 del Acuerdo Antidumping y 37 fracción II del RLCE.

2. Rama de producción nacional

226. De conformidad con lo establecido en los artículos 4.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping; 40 y 50 de la LCE, y 60, 61 y 62 del RLCE, la Secretaría identificó a la rama de producción nacional como al conjunto de fabricantes del producto similar al investigado, cuya producción agregada constituya la totalidad o al menos, una proporción importante de la producción nacional total de dichos productos, tomando en cuenta si son importadores de los productos objeto de investigación o si existen elementos que indiquen si se encuentran vinculados con empresas importadoras o exportadoras del mismo.

227. Como se describe en los puntos del 121 al 126 de la Resolución de Inicio, la Secretaría determinó que la estimación de la participación de las Solicitantes en la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable representó un esfuerzo para allegarse de información conforme a lo establecido en el Artículo 5.2 del Acuerdo Antidumping, en virtud de que no existen estadísticas oficiales o comerciales sobre la producción nacional del producto similar.

228. Por su parte, la Secretaría se allegó de información para determinar cómo está conformada la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable y consideró que la información proporcionada por las Solicitantes fue congruente con la que se allegó la Secretaría, con base en los resultados descritos en el punto 125 de la Resolución de Inicio.

229. En esta etapa de la investigación, Productora Metálica argumentó que la Secretaría debe analizar si las Solicitantes cuentan con representatividad para solicitar la presente investigación. Señaló que es de su conocimiento que las empresas productoras nacionales son EB, Teka y Tramontina, y que ésta última no se consideró en el inicio de la investigación. Por su parte, las Solicitantes señalaron que Tramontina no es productora nacional de las mercancías objeto de investigación.

230. La Secretaría requirió a la empresa Tramontina que indicara si produce en México fregaderos de acero inoxidable. En respuesta, la empresa indicó que no produce fregaderos de acero inoxidable de ninguna especie.

231. Por otra parte, en respuesta a un requerimiento, Productora Metálica señaló que adquirió fregaderos de acero inoxidable de Tramontina de 2005 a 2007, por eso, inicialmente supuso que los fregaderos de dicha empresa eran fabricados en México; sin embargo, profundizó al respecto y encontró que el origen de sus mercancías es Brasil.

232. Por lo anterior, la Secretaría confirmó que la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable se encuentra conformada por las Solicitantes y Kohler, como se describe en la Tabla 4.

Tabla 4. Producción nacional de fregaderos de acero inoxidable

Empresa	Participación	Posición
EB Teka Cocinas Modulares	51%	Solicitantes
Kohler	49%	Sin interés
Total	100%	

Fuente: Respuesta a los requerimientos de las Solicitantes y Kohler.

233. La diferencia en la participación de las Solicitantes en la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable en 2 puntos porcentuales con respecto al inicio de la investigación, se explica por las modificaciones en producción que presentó EB en esta etapa de la investigación, como se señala en el punto 283 de la presente Resolución. Los resultados descritos confirman que la solicitud fue hecha en nombre de la rama de producción nacional de fregaderos de acero inoxidable, en virtud de que representan más del 25% de la producción nacional total.

234. Con base en lo descrito en los puntos 128 y 129 de la Resolución de Inicio, Bermes es una empresa relacionada y es comercializadora de EB. También se mencionó que a partir de la revisión del listado de pedimentos del SIC-M, la Secretaría confirmó que Bermes realizó importaciones del producto investigado en volúmenes bajos y a precios superiores al precio promedio de las importaciones objeto de investigación y que Teka no realizó importaciones del producto investigado.

235. En esta etapa de la investigación, Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que se deben considerar a EB y a Bermes como empresas relacionadas. También señaló que Elkay es dueña de EB, Bermes e Industrias Quetzal, y que las Solicitantes omitieron información relevante sobre su relación con la empresa Elkay China, empresa que además fabrica la marca Teka bajo el concepto OEM y que muy probablemente Teka reempaca en cada país y exporta a todas sus empresas filiales.

236. Argumentó que es muy probable que Elkay China sea proveedora de las Solicitantes y sus filiales, y solicitó a la Secretaría que indagara al respecto.

237. Las Solicitantes manifestaron que nunca han negado la relación que existe entre Elkay, EB, Bermes y Elkay China; que la única empresa de las Solicitantes que tiene una relación con Elkay China es EB, al pertenecer al mismo grupo, pero que dicha empresa no es proveedora de EB, sino de Bermes.

238. En relación con Industrias Quetzal, en la réplica a Raúl Fernando Hernández Medina, las Solicitantes proporcionaron la estructura corporativa de EB, en la que se observa la relación entre ambas empresas.

239. También señalaron que Teka no ha adquirido producto de la empresa Elkay China, no requiere servicios de maquila y no reempaca su producto, pues no utiliza este tipo de prácticas. En cuanto a Cocinas Modulares, ésta no ha tenido relaciones comerciales con la empresa china.

240. La Secretaría consideró que es falso lo manifestado por el importador Raúl Fernando Hernández Medina, ya que como se indicó en el punto 234 de la presente Resolución, desde el inicio de la investigación se valoró si las Solicitantes realizaron importaciones del producto investigado y si se encontraban vinculadas con empresas importadoras o exportadoras del mismo. Cabe señalar que en el periodo analizado, la Secretaría únicamente identificó importaciones del producto investigado de la empresa Bermes, ya que Industrias Quetzal, Teka y Cocinas Modulares no realizaron importaciones de fregaderos de acero inoxidable originarios de China. Las importaciones efectuadas por Bermes se realizaron a un precio superior al precio promedio de las importaciones investigadas y no fueron significativas en relación con el volumen total importado originario de China, ya que representaron alrededor del 3% en el periodo analizado. En consecuencia, la Secretaría consideró que las importaciones de Bermes no explican el crecimiento absoluto y relativo (con respecto a la producción o el consumo nacional) de las importaciones originarias de China y que éstas no son la causa del daño alegado.

241. Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que EB y Teka se aliaron para promover la investigación para mantener su supremacía comercial y hacer a un lado la competencia, invitando a Cocinas Modulares para ser más las Solicitantes, y así legitimarlas. Señaló que de imponerse una cuota compensatoria, las Solicitantes podrían ejercer prácticas monopólicas.

242. Las Solicitantes argumentaron que el Acuerdo Antidumping, la LCE y el RLCE establecen que en este tipo de procedimientos, es requisito ser representativos de la rama de la producción nacional; que el hecho de que la solicitud sea presentada por EB, Teka y Cocinas Modulares muestra que las prácticas desleales de comercio internacional de los productos chinos han afectado a los tres productores y que un procedimiento antidumping no pretende cerrar mercados sino compensar las prácticas de discriminación de precios.

243. La Secretaría consideró que las Solicitantes ejercieron su derecho a promover una investigación por prácticas desleales de comercio internacional, conforme a lo establecido en la legislación en la materia.

244. Con base en el análisis de la información y argumentos descritos en los puntos del 226 al 243 de la presente Resolución, la Secretaría confirmó que las productoras EB, Teka y Cocinas Modulares son representativas de la rama de producción nacional, dado que representan el 51% de la producción nacional total de fregaderos de acero inoxidable, por lo que satisfacen los requisitos establecidos en los artículos 4.1 y 5.4 del Acuerdo Antidumping; 40 y 50 de la LCE, y 60, 61 y 62 del RLCE.

3. Mercado internacional

245. Con base en estadísticas de la United Nations Commodity Trade Statistics Database ("UN Comtrade"), las Solicitantes argumentaron que China cuenta con una elevada capacidad exportadora de fregaderos de acero inoxidable, con una participación de 56% del volumen mundial de 2009 a 2011, lo que suma casi 215 mil toneladas. Señalaron que de 2009 a 2012 el volumen de las exportaciones chinas aumentó 92.1%.

246. Se observó que en 2011 China exportó el 61% de las exportaciones totales de fregaderos de acero inoxidable, le siguen Turquía con 7%, Alemania con 5%, Italia con 4% y Grecia con 3%. Cabe señalar que aunque las Solicitantes proporcionaron información para 2012, no se incluyó porque las estadísticas reportan diferente unidad de medida.

247. Por otra parte, se observó que los Estados Unidos es el principal importador con el 15% de las importaciones mundiales en 2011, le siguen Rusia con 6%, Australia, Reino Unido y Francia con 5% cada uno. Estos países incrementaron sus importaciones en el periodo comprendido de 2009 a 2011: los Estados Unidos con 13%, Rusia con 5%, Australia con 4%, Reino Unido con 5% y Francia con 6%.

4. Mercado nacional

248. Como se señaló en los puntos del 111 al 116 de la Resolución de Inicio, el producto chino suele llegar a los consumidores nacionales a través de 2 canales de distribución: i. directo, vía empresas importadoras que son clientes de las Solicitantes y ii. indirecto, vía empresas importadoras-distribuidoras que no necesariamente son clientes de las Solicitantes, pero representarían ventas potenciales.

249. Tanto los fregaderos de acero inoxidable de producción nacional como los chinos tienen cobertura en todo el país, siendo los principales mercados geográficos el Distrito Federal y la zona metropolitana, Guadalajara, Monterrey, Tamaulipas, Michoacán, San Luis Potosí, Coahuila, Chihuahua, Sonora, Baja California Norte, entre otros. Para acreditar lo anterior, las Solicitantes proporcionaron un catálogo de productos y la página de Internet de la empresa EB, en los que se precisan los centros de distribución nacionales, además de un listado de los clientes de las Solicitantes en el que se aprecia la cobertura en las principales ciudades del país.

250. Las Solicitantes identificaron 8 empresas importadoras-distribuidoras que importaron el mayor volumen de fregaderos originarios de China y tienen cobertura en las principales zonas del territorio nacional. También proporcionaron algunas páginas de Internet en las que algunos de los principales importadores confirman que su zona de influencia son las principales ciudades del país. Al respecto, en esta etapa de la investigación, la Secretaría no contó con información que contravirtiera lo anterior.

251. El comportamiento del mercado nacional medido a través del CNA, calculado como la producción nacional, más las importaciones, menos las exportaciones aumentó 1% y 2% en 2011 y 2012, respectivamente. En el periodo investigado creció 10%. A diferencia del comportamiento del CNA, la producción nacional disminuyó 6% en 2011 y 3% en 2012. En el periodo investigado mostró una recuperación de 15%.

252. La producción nacional orientada al mercado interno registró un comportamiento similar al de la producción nacional con caídas del 9% y 3% en 2011 y 2012, mientras que en el periodo investigado la caída fue de 2%. Con respecto al CNA pasó de representar el 56% en 2010 al 48% en 2012, lo que significó una caída de 8 puntos porcentuales; en el periodo investigado representó 43% del CNA con una caída de 6 puntos porcentuales.

253. Las exportaciones de la industria nacional, incluidas las de Kohler, disminuyeron 3% en 2011 y 2012 y en el periodo investigado se observó un aumento de 27%. Por lo que respecta a las importaciones totales se incrementaron 14% en 2011 y 7% en 2012; en el periodo investigado el incremento fue de 22%.

254. Productora Metálica señaló que las exportaciones no están incluidas en la metodología para obtener la mercancía similar o igual a la investigada y que, por tal motivo, el CNA no tiene sustento, dado que dos de las variables necesarias para su cálculo (importaciones y exportaciones) están distorsionadas.

255. Las Solicitantes señalaron que Productora Metálica no indica las razones técnicas y objetivas por las cuales la información no debería ser tomada en cuenta, además de que no propone metodología alternativa alguna, ni proporciona datos concretos que permitan comparar o ponderar cuál sería la mejor información disponible.

256. Señalaron que la información de importaciones es válida y razonable, pues se basa en información oficial y de las empresas productoras, toda vez que proviene de la revisión de pedimentos y otros documentos de importación, mientras que las exportaciones provienen de datos reales de los tres productores nacionales y de una estimación del otro productor con base en datos oficiales del SAT.

257. La Secretaría consideró que la información del mercado nacional que sirvió de base para el inicio de la investigación es razonable y objetiva; las estadísticas de importación provienen de fuentes oficiales y la información se cotejó con una muestra de documentos de importación y las exportaciones fueron proporcionadas directamente por las empresas productoras de la mercancía similar. No obstante, en esta etapa de la investigación, la Secretaría se allegó de mayor información conforme se describe en los puntos del 263 al 265 de la presente Resolución.

5. Análisis de las importaciones objeto de discriminación de precios

258. De conformidad con lo establecido en los artículos 3.1 y 3.2 del Acuerdo Antidumping, 41 fracción I de la LCE y 64 fracción I del RLCE, la Secretaría evaluó el comportamiento y la tendencia de las importaciones de los fregaderos de acero inoxidable originarias de China, efectuadas durante el periodo analizado, tanto en términos absolutos como en relación con la producción o el consumo interno.

259. Las Solicitantes señalaron que en el periodo analizado se registró un aumento significativo en las importaciones de fregaderos de acero inoxidable de origen chino, tanto en términos absolutos como en relación con el CNA, la producción nacional y el resto de las importaciones, lo que ha causado un daño importante a la rama de producción nacional de mercancías similares. Precisaron que dicho incremento de las importaciones a precios considerablemente bajos ha desplazado a la rama de producción nacional y pone en riesgo a la industria de fregaderos de acero inoxidable en México.

260. Como se señaló en los puntos del 139 al 141 de la Resolución de Inicio, las Solicitantes proporcionaron una propuesta para identificar las importaciones correspondientes al producto investigado a partir de un listado electrónico de importaciones correspondientes a la fracción arancelaria 7324.10.01 de la TIGIE y la revisión física de pedimentos y facturas. La Secretaría consideró que la información proporcionada por las Solicitantes representó la mejor información disponible, además de que fue congruente con el comportamiento registrado por las importaciones del listado de pedimentos de importación del SIC-M.

261. Productora Metálica argumentó que el análisis de daño presentado por las Solicitantes, se basa en cifras inferidas para la identificación de la mercancía investigada, creando distorsión en las variables económicas que integran dicho análisis. Señaló que no acepta esta metodología porque es imposible determinar el tipo de fregadero importado con las especificaciones mínimas

262. Las Solicitantes señalaron que Productora Metálica no indica las razones técnicas y objetivas por las cuales la información no debería ser tomada en cuenta, además de que no propone metodología alternativa alguna, ni proporciona datos concretos que permitan comparar o ponderar cuál sería la mejor información disponible.

263. Para esta etapa de la investigación, la Secretaría se allegó de mayor información con la finalidad de identificar las importaciones correspondientes específicamente al producto investigado y similar en el caso de los países distintos a China.

264. Para ello, realizó requerimientos de información al SAT, empresas importadoras y agentes aduanales, con objeto de que proporcionaran información sobre el valor y volumen de las importaciones con la descripción de las mercancías, copia de pedimentos, facturas de venta y listas de empaque, correspondientes al periodo analizado. En general, la Secretaría requirió información para los volúmenes de importación que representaron entre el 81% y 94% del total originario de China y entre el 55% y 57% del volumen originario de otros países, como se muestra en la Tabla 5.

Tabla 5. Información para identificar las importaciones investigadas

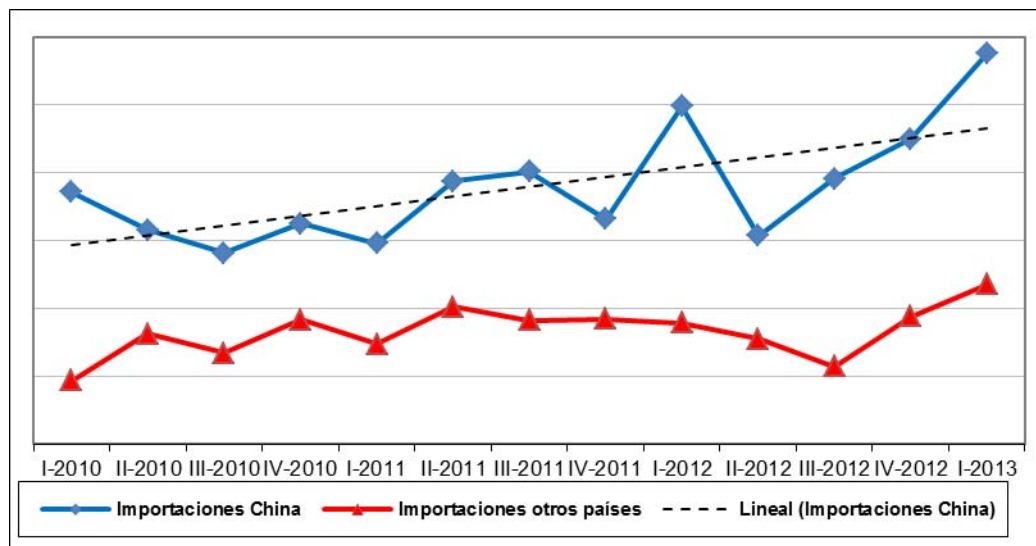
País	Requerido				Revisado con todas las fuentes			
	2010	2011	2012	Junio 2013	2010	2011	2012	Junio 2013
China	81	81	89	94	75	78	86	93
Otros países	56	57	55	55	21	11	18	46

Fuente: Listado de pedimentos del SIC-M, y respuestas a requerimientos de información a empresas importadoras y SAT.

265. De las respuestas que recibió la Secretaría, se contó con información que representó entre el 75% y 93% del volumen importado originario de China y entre el 11% y 46% del volumen de otros países. Esta información se cotejó con las operaciones de importación registradas en el listado de pedimentos de importación del SIC-M para el periodo analizado. Los resultados arrojaron que prácticamente la totalidad (entre el 99% y 100%) de las importaciones corresponden a fregaderos de acero inoxidable con un peso unitario igual o menor a 8 Kg.

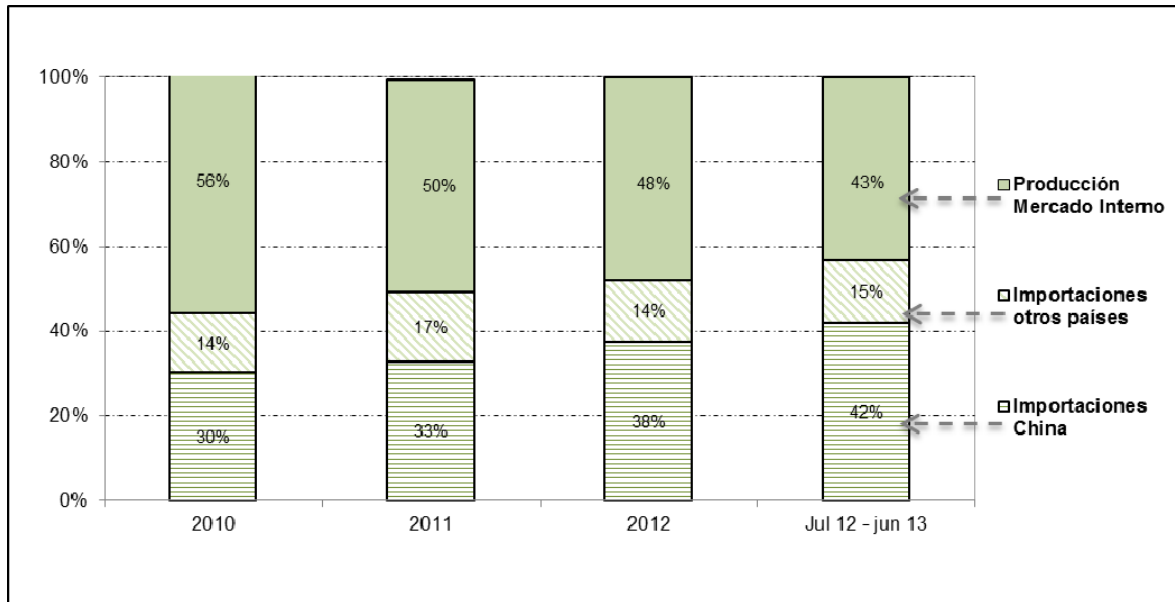
266. La Secretaría consideró que la información disponible para esta etapa de la investigación representa casi la totalidad del volumen de importaciones registradas en la fracción arancelaria 7324.10.01 de la TIGIE en el periodo analizado y es congruente con la información disponible en el inicio de la investigación. Cabe señalar que ninguna de las partes proporcionó información o metodología alternativa para identificar las importaciones del producto investigado.

267. Con base en dicha información, la Secretaría observó que las importaciones totales, incrementaron 14% en 2011 y 7% en 2012; mientras que en el periodo investigado el incremento fue de 22%. Este comportamiento creciente de las importaciones totales se explica principalmente por las importaciones originarias de China, ya que representaron el 68%, 65%, 70% y 72% del volumen de las importaciones totales en 2010, 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente. Las importaciones de otros países (conformadas principalmente por los Estados Unidos, España y Brasil) se incrementaron 25% en 2011 pero en 2012 registraron una caída de 11%, mientras que en el periodo investigado registraron un incremento de 1%, como se observa en la Gráfica 1.

Gráfica 1: Volumen de Importaciones

Fuente: Listado de pedimentos de importación del SIC-M.

268. Las importaciones originarias de China se incrementaron 10% en 2011 y 16% en 2012. En el periodo investigado el crecimiento fue de 31%. En relación con el CNA, incrementaron su participación en 8 puntos porcentuales al pasar de 30% en 2010 a 33% y 38% en 2011 y 2012, respectivamente. En el periodo investigado aumentaron 7 puntos al pasar de una participación de 35% al 42% en el investigado, como se observa en la Gráfica 2. Cabe señalar que las importaciones realizadas por Bermes no modifican el comportamiento descrito, ya que representaron en el periodo analizado alrededor del 3% de las importaciones originarias de China.

Gráfica 2: Participación en el CNA

Fuente: Listado de pedimentos de importación del SIC-M, SAT y las Solicitantes.

269. En relación con la producción nacional, las importaciones de origen chino aumentaron su participación 9 puntos porcentuales, pasaron de 22% en 2010 a 26% y 31% en 2011 y 2012, respectivamente. En el periodo investigado su participación aumentó 4 puntos, al pasar de 29% a 33%. En el periodo analizado las importaciones originarias de China ganaron participación de mercado, mientras que la producción nacional orientada al mercado interno perdió participación y las importaciones de otros países aumentaron ligeramente.

270. De acuerdo con los resultados descritos en los puntos del 258 al 269 de la presente Resolución, la Secretaría determinó preliminarmente que las importaciones de fregaderos de acero inoxidable originarias de China, registraron una tendencia creciente en el periodo analizado, se incrementaron en términos absolutos y en relación con el mercado y la producción nacional, desplazando a la producción nacional y a las ventas al mercado interno de la rama de producción nacional.

6. Efectos sobre los precios

271. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.1 y 3.2 del Acuerdo Antidumping, 41 fracción II de la LCE y 64 fracción II del RLCE, la Secretaría analizó si las importaciones de fregaderos de acero inoxidable originarias de China concurren al mercado mexicano a precios considerablemente inferiores a los del producto nacional similar, o bien, si su efecto fue deprimir los precios internos o impedir el aumento que, en otro caso, se hubiera producido, y si el nivel de precios fue determinante para explicar su comportamiento en el mercado.

272. Las Solicitantes argumentaron que las importaciones en condiciones de discriminación de precios han tenido un impacto negativo sobre los precios internos. Los precios de dichas mercancías se han ubicado sistemáticamente a niveles muy por debajo de los precios de la producción nacional, presionando negativamente a los precios nacionales e impidiendo, además, el aumento que en otras circunstancias se habría registrado.

273. Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que los fregaderos de acero inoxidable que importa se adquieren a un precio muy superior al valor normal que pretenden utilizar las Solicitantes y que sus importaciones no son la causa del daño alegado.

274. Las Solicitantes argumentaron que esas aseveraciones carecen de validez porque Raúl Fernando Hernández Medina se limita a argumentar que sus importaciones se efectuaron a un precio superior al valor normal sin presentar pruebas cuantitativas para demostrar su dicho. Señalaron que el precio artificialmente bajo o distorsionado sí es relevante para explicar la adquisición del producto chino y el daño a la producción nacional.

275. Al respecto, la Secretaría le requirió a Raúl Fernando Hernández Medina el valor y volumen para cada operación de importación de fregaderos de acero inoxidable con un peso unitario igual o menor a 8 Kg, sin incluir accesorios, que realizó en el periodo analizado. El importador respondió que no le fue posible organizar esta información oportunamente, y solicitó a la Secretaría resuelva con base a la mejor información disponible. En ese sentido, la Secretaría analizó las importaciones que Raúl Fernando Hernández Medina reportó para el periodo investigado, por modelo de fregadero y observó que el 99% de sus importaciones se efectuaron por debajo del precio promedio nacional.

276. La Secretaría calculó los precios de las importaciones investigadas de acuerdo con lo señalado en los puntos del 263 al 266 de la presente Resolución. El precio promedio de las importaciones originarias de China aumentó 12%, 5% y 2% en 2011, 2012 y en el periodo investigado, respectivamente. Asimismo, el precio promedio de las importaciones de otros países disminuyó 4% en 2011, en 2012 se incrementó 13% y en el periodo investigado el precio disminuyó 10%.

277. El precio promedio de las ventas internas de la rama de producción nacional medido en dólares registró un aumento de 9% en 2011 y cayó 7% en 2012; en el periodo investigado el precio se incrementó 2%, sin embargo, registró el mismo nivel de precio observado en el periodo de julio de 2010 a junio de 2011. Para comparar el precio Libre a Bordo planta del producto nacional con el precio de las importaciones investigadas, a este último se le agregó un arancel de 15% y derechos de trámite aduanero.

278. El precio de las importaciones originarias de China se ubicó por debajo del precio promedio del producto nacional en 64%, 63%, 58% y 61% en 2010, 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente. En relación a las importaciones de otros países, los niveles de subvaloración fueron de 58%, 51%, 55% y 47% en los mismos periodos.

279. La información disponible muestra que aun cuando el precio promedio del producto similar de fabricación nacional presentó altibajos en el periodo analizado, este comportamiento tiene lugar en un contexto de significativos niveles de subvaloración de las importaciones de origen chino con respecto al precio nacional y el de otros orígenes.

280. Con base en los resultados descritos en los puntos del 271 al 279 de la presente Resolución, la Secretaría determinó de manera preliminar, que en el periodo investigado y analizado las importaciones de fregaderos de acero inoxidable originarias de China se llevaron a cabo con niveles significativos de subvaloración con respecto a los precios nacionales y de otras fuentes de abastecimiento. Este bajo nivel de precios explica el elevado crecimiento en el volumen de las importaciones investigadas y la participación creciente de éstas en el mercado nacional.

7. Efectos sobre la rama de producción nacional

281. De conformidad con lo establecido en los artículos 3 del Acuerdo Antidumping, 41 fracción III de la LCE y 64 fracción III del RLCE, la Secretaría evaluó los efectos de las importaciones de fregaderos originarias de China sobre los indicadores económicos y financieros de la rama de producción nacional del producto similar.

282. Es importante señalar que EB presentó información de Bermes, debido a que es la encargada de la distribución y comercialización a los clientes finales de la producción que realiza EB. Para el análisis de beneficios operativos del producto similar al investigado, EB presentó su estado de costos, ventas y utilidades del producto similar al investigado y el de la empresa comercializadora Bermes, para 2010, 2011 y 2012 y los periodos de julio de 2011 a junio de 2012 y julio de 2012 a junio de 2013.

283. En esta etapa de la investigación, la Secretaría requirió a las Solicitantes que señalaran si la información relativa a los indicadores económicos y financieros proporcionada en su solicitud y respuesta a la prevención correspondía únicamente a los fregaderos de acero inoxidable con un peso unitario igual o menor a los 8 Kg; a lo que Teka y Cocinas Modulares respondieron que sus indicadores eran específicos al producto similar, y EB manifestó que sus cifras de producción y ventas consideraban la totalidad de los fregaderos de acero inoxidable sin hacer distinción por peso, razón por la cual, presentó nuevamente dichos indicadores.

284. Las Solicitantes señalaron que el ingreso creciente del producto investigado y los bajos precios a los que se ofrece, no sólo han tenido efectos negativos sobre los precios nacionales, sino también sobre sus principales indicadores económicos y financieros como producción, ventas, utilización de capacidad instalada, participación de mercado, perspectivas de crecimiento de la industria, inventarios, productividad, utilidad de operación, entre otros.

285. Productora Metálica argumentó que la solicitud de investigación es improcedente porque no existe discriminación de precios, daño, ni mucho menos una relación causal entre éste y sus importaciones. Señaló que la producción nacional intenta que la Secretaría analice las importaciones, determine un precio de exportación y realice un análisis de daño con un universo de productos que no son similares entre sí y que, por ende, no pudieron causar daño a la producción nacional.

286. Las Solicitantes manifestaron que si alguna empresa demuestra que sus exportaciones no se efectúan con discriminación de precios, no se sujetarían al pago de cuota compensatoria. Sin embargo, en el expediente administrativo no existen elementos técnicos para sustentar que las importaciones chinas no se efectuaron en estas condiciones y que Productora Metálica tampoco hace alguna comparación entre el precio de exportación y el valor normal para sostener que no incurrir en discriminación de precios.

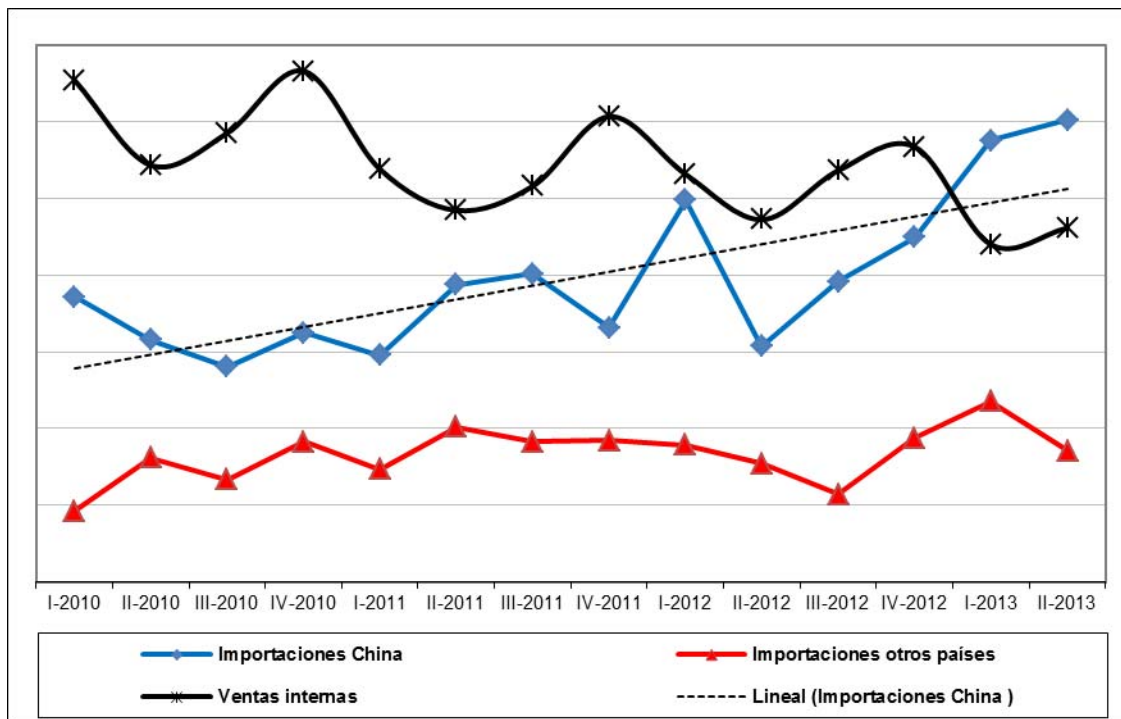
287. Agregaron que los importadores no presentan los elementos de carácter objetivo y cuantificable que permitan concluir que las importaciones chinas no causan daño alguno y que la prueba de daño se efectúa considerando el total de las importaciones que se realizan en condiciones de discriminación de precios y no se efectúa para cada una de las empresas importadoras, además de que en los procedimientos de investigación por prácticas desleales de comercio internacional, en la modalidad de discriminación de precios, no se contempla la exclusión de importadores.

288. La Secretaría consideró que es procedente el análisis de daño, como resultado de la determinación positiva de discriminación de precios y la existencia de similitud entre los fregaderos de acero inoxidable originarios de China y los de producción nacional, así como del resto de los elementos descritos en la presente Resolución, conforme lo establece la legislación aplicable en la materia.

289. La Secretaría observó que el CNA registró un aumento de 1% y 2% en 2011 y 2012 respectivamente, mientras que en el periodo investigado se incrementó 10%. Por el contrario, la producción nacional orientada al mercado interno registró una tendencia decreciente en todo el periodo analizado al disminuir 9%, 3% y 2% en 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente.

290. La diferencia en el crecimiento entre el CNA y la caída en la producción nacional orientada al mercado interno implicó una disminución de su participación durante el periodo analizado, al pasar del 56% en 2010 al 50%, 48% y 43% en 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente. Asimismo, las ventas al mercado interno también disminuyeron 12%, 2% y 6% en 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente.

Gráfica 3: Importaciones objeto de discriminación de precios vs. ventas internas



Fuente: Listado de pedimentos de importación del SIC-M y las Solicitantes.

291. Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que fue cliente de Teka y que ésta le retiró la distribución de su marca debido a su inconformidad por recibir un mal servicio. Además, indicó que ninguna de las Solicitantes le venden su producto para distribuirlo y tiene que conseguirlo de otros proveedores a los que ellos sí les venden.

292. Las Solicitantes manifestaron que efectivamente Raúl Fernando Hernández Medina fue cliente de Teka; sin embargo, la relación se deterioró en virtud de prácticas morosas en las que incurrió el importador. Respecto a los argumentos referentes a que el importador se acercó a Cocinas Modulares y EB para solicitar producto, señalaron que tras consultar con sus respectivas áreas de ventas, están en posición de manifestar que el argumento carece de veracidad.

293. Argumentaron que en todo caso, hay una cuestión factual: el importador dejó de ser cliente de Teka y actualmente importa fregaderos chinos, los cuales suelen ingresar a precios dumping, tal como venden los fabricantes chinos en los mercados de exportación.

294. La Secretaría verificó en el listado de clientes de las Solicitantes descrito en el punto 302 de la presente Resolución que efectivamente el nombre del importador Raúl Fernando Hernández Medina únicamente se encuentra dentro de los clientes de Teka.

295. La Secretaría requirió al importador Raúl Fernando Hernández Medina que explicara quién y por qué le negó la venta de fregaderos marca Teka y que abundara sobre sus afirmaciones referentes a que la empresa no cumple con fechas de entrega y que otorga mal servicio. También requirió a Teka que explique ampliamente el incumplimiento en plazos de entrega y el mal servicio que argumentó el importador.

296. En su respuesta, el importador señaló que son una serie de conductas y procedimientos las que indican la negativa de venta como, bajar su descuento, evadirlo en sus comunicados, pedir pagos anticipados o decirle que no tienen producto. Indicó que Teka tardó más de 35 días para hacerle llegar una primera parcialidad de su primer pedido y que posteriormente tardaron más de 9 meses en surtirle otra línea que le ofrecieron distribuir. Agregó que negocia condiciones y que posteriormente las cambia unilateralmente. El importador proporcionó copia de diversas comunicaciones con objeto de sustentar sus afirmaciones.

297. Teka señaló que fueron otros motivos los que propiciaron el distanciamiento con Raúl Fernando Hernández Medina, como retrasos significativos en los pagos, ya que efectuaba pagos parciales y que los montos pendientes de pago los efectuaba fuera del límite del periodo de crédito autorizado, dejando importes pendientes de pago que fueron liquidados con posterioridad. Indicó que fue necesario recoger el producto al cliente en virtud de la alta morosidad registrada, lo que implicaba un riesgo de recuperación de la cuenta por cobrar de la empresa y proporcionó copia del estado de cuenta de Raúl Fernando Hernández Medina como cliente de Teka.

298. La Secretaría requirió a las Solicitantes que explicaran su política de entrega de fregaderos de acero inoxidable con un peso unitario igual o menor a 8 Kg y si durante el periodo analizado incumplieron con su política. Al respecto señalaron lo siguiente:

- a. EB indicó que su política de entrega es inmediata cuando el representante de ventas visita al cliente, siempre y cuando el cliente no presente un adeudo vencido; en caso de no contar con algún modelo del fregadero al momento de la visita al cliente, se hace un pedido y se programa la entrega. Cuando la solicitud es a través de una orden de compra, se hace la entrega en un plazo máximo contado a partir del día siguiente de dicha solicitud. Para los clientes que se encuentran fuera de México el periodo de entrega será en un plazo diferente y ante un requerimiento de producto de forma inmediata o urgente, se hará la entrega del producto a través de mensajería. Manifestó que no ha incumplido con su política de entrega.
- b. Cocinas Modulares señaló que los pedidos a la zona metropolitana de la Ciudad de México se entregan al día siguiente de recibido el pedido, y en el caso de los embarques foráneos, sucede de la misma manera, pero el tiempo de tránsito hasta los clientes más lejanos no excede de determinados días. Lo anterior siempre y cuando el cliente no tenga adeudos y tenga una línea de crédito disponible. Indicó que las excepciones a su política son las piezas con requerimientos especiales o fuera de catálogo y pedidos de exportación donde los modelos son diferentes y se producen bajo demanda.

- c. Teka manifestó que de acuerdo a los programas de producción y a la disponibilidad del producto fabricado se factura en base a las órdenes de compra recibidas de los diferentes clientes, considerando el crédito disponible. Indicó que en función del lugar de envío, se definen los tiempos de entrega. Señaló que durante el periodo analizado no se detectaron incumplimientos en su política de entrega.

299. Al respecto, la Secretaría valoró las pruebas aportadas por las partes y observó que, por un lado, las afirmaciones del importador sobre los retrasos en los plazos de entrega, podrían ser propiciadas o justificadas por las Solicitantes con la falta de pago de la totalidad del pedido y, por otro lado, observó que en lo que se refiere a la distribución de una nueva línea, existen indicios de que el importador pudiera tener la razón.

300. Adicionalmente, conforme a lo descrito en los puntos del 263 al 266 de la presente Resolución, la Secretaría requirió a los principales importadores de fregaderos de acero inoxidable que indicaran si en el periodo analizado realizaron importaciones de fregaderos de acero inoxidable cuyo peso unitario sea igual o menor a 8 Kg, y en caso de que su respuesta fuera afirmativa, se les solicitó explicaran las razones por las que realizaron esas importaciones. Al respecto, de los 13 importadores que dieron respuesta al requerimiento, uno indicó que la producción nacional no es eficiente, pero no presentó justificación ni pruebas de su dicho y los otros 12 no manifestaron mal servicio o negativa de venta por parte de la producción nacional.

301. La Secretaría observó que las Solicitantes no reportaron retraso en sus políticas de entrega y con la información que obtuvo de los requerimientos de información descritos en el punto anterior, determinó que la problemática entre el importador Raúl Fernando Hernández Medina con la productora nacional Teka, no es un problema generalizado en detrimento de la relación causal entre las importaciones investigadas y el daño a la producción nacional conforme a lo descrito en el artículo 3.5 del Acuerdo Antidumping.

302. Con base en la respuesta a los requerimientos realizados a las empresas que realizaron importaciones en el periodo analizado y las ventas al mercado interno por cliente proporcionadas por las Solicitantes, la Secretaría observó que 25 clientes de los productores nacionales realizaron importaciones del producto investigado, mientras que 12 de ellos, disminuyeron sus compras o dejaron de comprar producto nacional.

303. Las ventas al mercado externo aumentaron 14% en 2011 y disminuyeron 4% en 2012, para el periodo investigado aumentaron 18%. Este incremento significó el volumen de exportaciones más alto con respecto a los dos periodos similares anteriores.

304. Con respecto a los inventarios de la rama de producción nacional, mostraron una pequeña caída de 0.3% en 2011 pero se incrementaron 7% y 12% en 2012 y el periodo investigado, respectivamente. Este aumento en el nivel de inventarios está relacionado con la caída en las ventas al mercado interno, situación que sustenta con lo descrito en el punto 302 de la presente Resolución.

305. La productividad disminuyó 6%, 7% y 11% en 2011, 2012 y en el periodo investigado, respectivamente. Este comportamiento se observó en un escenario donde la producción disminuyó de 2010 a 2012 en 7% y el empleo registró incrementos de 3%, 4% y 16% en 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente. Por su parte, los salarios aumentaron 1% y 11% y 21% en 2011, 2012 y en el periodo investigado, respectivamente.

306. La capacidad instalada se mantuvo constante en 2011 y aumentó 6% en 2012, en el periodo investigado creció 3%. Sin embargo, su utilización mantuvo una tendencia a la baja con niveles de operación de 39%, 38%, 34% y 34% en 2010, 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente.

307. Con la finalidad de determinar los beneficios operativos correspondientes a los fregaderos de acero inoxidable, la Secretaría requirió un estado de costos, ventas y utilidades agregado de la empresa productora EB y su comercializadora Bermes. En respuesta EB presentó dicha información conjunta; sin embargo, no es clara la forma en cómo determinó el costo de adquisición de la comercializadora para evitar incluir la utilidad de la productora. Por lo que la Secretaría determinó un estado de costos, ventas y utilidades para el producto similar al investigado, con los datos de ingresos por ventas y gastos de operación de la empresa comercializadora y los costos de operación de la entidad productora; no obstante, en la siguiente etapa de la investigación la Secretaría abundará al respecto.

308. Teka presentó sus estados de costos, ventas y utilidades del producto similar al investigado para los años de 2010 a 2012; y los periodos de julio de 2011 a junio de 2012 y julio de 2012 a junio de 2013; sin embargo, la información no corresponde exclusivamente a la destinada al mercado interno, por lo que la Secretaría le requirió dicha información. En respuesta Teka proporcionó la información solicitada; no obstante, las cifras correspondientes a materia prima y gastos de operación, al parecer no corresponden de manera exclusiva al mercado nacional, por lo que la Secretaría realizó las estimaciones pertinentes y en la siguiente etapa de la investigación abundará al respecto.

309. Cocinas Modulares presentó su estado de costos, ventas y utilidades del producto similar al investigado de 2010 a 2012 y los periodos de julio de 2011 a junio de 2012 y julio de 2012 a junio de 2013. La Secretaría le solicitó puntualizar si la información entregada correspondía exclusivamente al mercado interno. Cocinas Modulares señaló que la información proporcionada es exclusiva del mercado interno.

310. Por la naturaleza del proceso productivo de la mercancía similar a la investigada, durante el periodo analizado, las Solicitantes incurrieron en desperdicio de la principal materia prima, de la cual obtienen ingresos por su venta y, en el caso de EB y Cocinas Modulares, los reportaron en el estado de costos, ventas y utilidades de la mercancía similar a la investigada de forma separada. Teka señaló que los ingresos por venta de desperdicio no los reportó, debido a que se registran como ingresos por producto comercial; en la siguiente etapa de la investigación la Secretaría abundará al respecto.

311. La Secretaría actualizó la información correspondiente a los estados financieros dictaminados y los estados de costos, ventas y utilidades de las Solicitantes, con fines de comparabilidad financiera mediante el método de cambios en el nivel general de precios.

312. No obstante lo descrito en los puntos 307 y 308 de la presente Resolución, respecto a la determinación de los costos de operación conjuntos de EB y Bermes, así como la asignación para el mercado interno de materia prima y gastos de operación de Teka, la Secretaría analizó los beneficios operativos de la rama de producción nacional de fregaderos de acero inoxidable para el mercado interno y observó que en 2011, los beneficios operativos reportaron una baja de 41%, debido a que los ingresos por ventas cayeron 9.4%, en tanto los costos de operación disminuyeron 7%, por lo que el margen operativo se redujo en 2.4 puntos porcentuales al pasar de 6.9% a 4.4%.

313. En 2012 los beneficios operativos disminuyeron 44%, debido a que los ingresos por ventas cayeron 7.9% y los costos de operación lo hicieron en 6.2%, lo que dio como resultado que el margen operativo bajara 1.7 puntos porcentuales al quedar en 2.7%. Para el periodo de julio de 2012 a junio de 2013, los resultados operativos registraron un incremento, debido a que los costos de operación se redujeron 12.9%, en tanto los ingresos por ventas cayeron 4.9%. Por lo que el margen operativo aumentó 8.5 puntos porcentuales al pasar de -0.7% a 7.8%. Al respecto, la Secretaría considera relevante resaltar que los ingresos por ventas disminuyeron en el periodo analizado, por lo que dicho indicador se vio afectado por el comportamiento del precio y/o volumen de ventas.

314. En lo que se refiere al incremento en los costos de producción, de acuerdo con la información presentada y tomando en cuenta que Teka aparentemente no presentó la información correspondiente a la materia prima empleada en la fabricación de la mercancía similar a la investigada destinada exclusivamente al mercado interno, la Secretaría encontró que a nivel total, tanto en el periodo analizado como en el investigado, se observó una baja en la materia prima y los gastos indirectos de fabricación y un crecimiento en el costo de la mano de obra. No obstante en la siguiente etapa de la investigación se solicitarán costos unitarios para evitar la influencia de la baja en el volumen de ventas, así como la aclaración de las cifras reportadas por Teka.

315. En lo relativo a posibles proyectos de inversión relacionados con la mercancía similar a la investigada, las empresas integrantes de la rama de producción nacional de fregaderos de acero inoxidable, no presentaron argumentos al respecto.

316. El rendimiento sobre la inversión (ROA) de las empresas integrantes de la rama de producción nacional de fregaderos de acero inoxidable, calculado a nivel operativo, fue positivo en el periodo analizado con una tendencia creciente, reportando su mayor nivel en 2012: 9% en 2010, 6.2% en 2011 y 9.5% en 2012.

317. La contribución al rendimiento sobre la inversión del producto similar orientado al mercado interno, fue positiva durante el periodo analizado, con tendencia decreciente en el periodo de 2010 a 2012: 3.8% en 2010, 2.1% en 2011 y 1.3% en 2012, reflejando la baja en los beneficios operativos como resultado de la baja en los ingresos por ventas del producto similar.

318. El flujo de caja a nivel operativo fue positivo con una tendencia creciente durante el periodo analizado, como resultado del aumento en las utilidades antes de impuestos.

319. La capacidad de reunir capital, mide la capacidad que tiene un productor de allegarse de los recursos financieros necesarios para la realización de la actividad productiva. La Secretaría regularmente analiza dicha capacidad, a través del comportamiento de los índices de circulante, prueba de ácido, apalancamiento y deuda.

320. La Secretaría considera inicialmente que la solvencia y la liquidez de las empresas integrantes de la rama de producción nacional son adecuadas, si la relación es de 1 a 1 o superior, entre los activos y pasivos circulantes. Al analizar dichos indicadores, se observó que fueron adecuados en el periodo de 2010 a 2012. Los siguientes resultados así lo indican: i) la relación entre activos y pasivos circulantes (relación de circulante) fue mayor que 1: 2.53 en 2010, 2.15 en 2011 y 2.85 en 2012; ii) en los mismos años, la prueba de ácido (activo circulante menos el valor de los inventarios, en relación con el pasivo a corto plazo) registró niveles de 1.87, 1.55 y 2.18, respectivamente.

321. En cuanto al nivel de apalancamiento se considera que una proporción de pasivo total con respecto al capital contable, inferior al 100% se considera manejable; en este caso, se determinó preliminarmente que el apalancamiento se ubicó en niveles adecuados, pues registró cifras menores a 100%: 60% en 2010, 72% en 2011 y 47% en 2012. Por lo que se refiere a la razón de pasivo total a activo total o deuda, los niveles se consideran aceptables, pues en los mismos años registró niveles de 37%, 42% y 32%, respectivamente.

322. A partir de lo descrito en los puntos anteriores, la Secretaría determinó preliminarmente que existen efectos adversos en los beneficios operativos de la mercancía similar al producto investigado orientada al mercado interno, debido a que en el periodo de 2010 a 2012 presentaron una tendencia decreciente como consecuencia de la disminución en los ingresos por ventas. En tanto, para el periodo investigado, el incremento en los beneficios fue resultado de una reducción, en mayor medida, de los costos de operación en comparación con la baja registrada en los ingresos por ventas.

323. Con base en la información disponible en el expediente administrativo y del análisis descrito en los puntos del 258 al 322 de la presente Resolución, la Secretaría determinó preliminarmente que existen elementos suficientes para sustentar que el incremento significativo de las importaciones en condiciones de discriminación de precios causaron daño material a la rama de producción nacional de fregaderos de acero inoxidable en el periodo investigado. Entre otros elementos se observó que la producción nacional perdió participación de mercado que fue ganada por las importaciones investigadas a precios con significativos márgenes de subvaloración; además de que, se observó un desempeño desfavorable en el volumen de ventas al mercado interno, ingresos por ventas, inventarios, producción, utilización de la capacidad instalada, productividad y efectos adversos en la utilidad operativa.

8. Otros elementos

324. La Secretaría considera importante resaltar que el sector del hierro y el acero en China se caracteriza por un exceso de capacidad instalada. Según un informe de la OMC, el plan de revitalización de la industria del acero de China mostró que, desde finales de 2008, la capacidad de producción de acero era de 660 millones de toneladas, mientras que la demanda interna era de aproximadamente 560 millones de toneladas.

325. Según estadísticas de la UN Comtrade, obtenidas del Trade Map (<http://www.trademap.org>), China concentró más del 55% de las exportaciones de 2009 a 2011. Le siguen Turquía con 7%, Alemania con 6%, Italia con 4%, Grecia con 3% y México con 3%, el resto se reparte en más de un centenar de países, cuyos volúmenes de participación son menores al 1.5%. Las exportaciones chinas en el mismo periodo crecieron 84% mientras que las del resto del mundo crecieron 7%. En 2012, China exportó 94,722 toneladas de fregaderos de acero inoxidable, lo que significa más de 17 veces la producción total mexicana y 22 veces el CNA.

326. Además de que existe la posibilidad de que ocurra una desviación de comercio hacia el mercado mexicano, por las medidas definitivas antidumping y antisubvenciones que adoptaron los Estados Unidos y Canadá.

- a. El 24 de mayo de 2012, el Canadian International Trade Tribunal (CITT) anunció su determinación definitiva de que las importaciones chinas de fregaderos de acero inoxidable realizadas con discriminación de precios y subsidios causaron daño a la industria nacional de Canadá, y
- b. El 21 de marzo de 2013, el International Trade Commission (ITC) emitió su decisión final relativa a que las importaciones chinas de fregaderos de acero inoxidable en condiciones de discriminación de precios y subvenciones.

327. Al respecto, es previsible que una mínima desviación de comercio en las exportaciones de China hacia los mercados de América del Norte que adoptaron remedios comerciales bastaría para inundar el mercado mexicano de 2012. Según estadísticas de la UN Comtrade, en 2012 China exportó 22,256 toneladas a los Estados Unidos y Canadá, cifra que representa 4 y 5 veces la producción nacional mexicana y el CNA, respectivamente.

328. La integración de México a la economía de América del Norte, la cercanía geográfica, la tendencia creciente que ya registran los productos chinos en el mercado nacional, así como la apertura del mercado mexicano y un sector de la construcción importante en el mercado interno, hacen sumamente atractivas las importaciones originarias de China de fregaderos de acero inoxidable en condiciones de discriminación de precios, lo que confirma sobre bases objetivas que aumentarían aún más las adquisiciones de tales mercancías en detrimento de la rama de producción nacional.

9. Otros factores de daño

329. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.5 del Acuerdo Antidumping, 39 de la LCE y 69 del RLCE, la Secretaría examinó la concurrencia de factores distintos a las importaciones originarias de China en condiciones de discriminación de precios, que al mismo tiempo pudieran ser causa del daño a la rama de la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable.

330. En esta etapa de la investigación, Raúl Fernando Hernández Medina argumentó que existen otros factores que impactan la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable, tales como:

- a. La falta de competitividad de las Solicitantes, ya que han perdido espacios en los mercados nacionales e internacionales a favor de otros países, derivado principalmente de su ineficiencia y no por las importaciones.
- b. La producción nacional debe mejorar su eficiencia, desarrollar proveedores de materia prima e insumos a precios más competitivos.
- c. El daño se debe a las importaciones de contrabando técnico o subvaluadas, triangulación de la mercancía, la contracción de la demanda de productos económicos y preferencias de los consumidores por los fregaderos de acero inoxidable hechos a mano.
- d. La demanda del mercado sobrepasa la capacidad de producción y competitividad, por lo que los tiempos de entrega se extienden a más de 60 días.

331. Las Solicitantes indicaron que no identificaron otros factores de daño que puedan romper el vínculo causal entre las importaciones de fregaderos de acero inoxidable en condiciones de discriminación de precios y el daño alegado a la rama de producción nacional de mercancías similares. En particular señalaron que:

- a. El argumento referente a que China vende a precios competitivos es infundado, ya que se trata de una economía centralmente planificada en la que prevalecen múltiples distorsiones propiciadas por el gobierno. La producción nacional de fregaderos de acero inoxidable sí es competitiva como lo demuestra su coeficiente de exportación cercano al 30% a lo largo del periodo analizado.
- b. Existen antecedentes de las prácticas de discriminación de precios de China en el sector de fregaderos de acero inoxidable, como las medidas aplicadas en los Estados Unidos y Canadá.

- c. Los procedimientos relativos al contrabando técnico, subvaluación y triangulación no son competencia de la Secretaría. La existencia de dichas conductas indicaría que los volúmenes de importación de los fregaderos de acero inoxidable de origen chino que actualmente se están considerando estarían subestimados y, por ende, los volúmenes de importación deberían ser mayores.
- d. Es falso que se modificaron las preferencias de los consumidores por los fregaderos hechos a mano y que la demanda de productos económicos se contrajo. Señalaron que la industria nacional no está restringida a la producción de fregaderos para un solo mercado y que demostraron que atienden todo tipo de clientes y mercados.
- e. Indicaron que es falso el argumento referente a que la demanda sobrepasa la capacidad de producción y de competitividad, y que por ello los plazos de entrega se extiendan más de 60 días

332. Con base en la información que obra en el expediente administrativo y el análisis integral descrito en la presente Resolución, la Secretaría no identificó otros factores distintos a las importaciones investigadas que expliquen el daño a la producción nacional de fregaderos de acero inoxidable. A continuación se describen los principales elementos que llevaron a esta determinación.

- a. Como se describe en el punto 220 de la presente Resolución, la Secretaría consideró que existen elementos que indican que la producción nacional no atiende únicamente un segmento específico de mercado.
- b. No existe información que indique un cambio en las preferencias de los consumidores, ni una contracción en la demanda. Al analizar las importaciones realizadas por Raúl Fernando Hernández Medina durante el periodo analizado se observó que alrededor del 80% corresponden a fregaderos de bajo precio, los cuales, se clasificarían en el segmento económico conforme a la propuesta del importador. Lo anterior, sustenta que no se cumplen sus afirmaciones, ni siquiera con su propia información.
- c. La demanda y la actividad exportadora de la producción nacional no representan un factor que contribuya al deterioro de los indicadores económicos. El mercado nacional, medido por el CNA, creció 1, 2 y 10% en 2011, 2012 y el periodo investigado, respectivamente. Por su parte, las exportaciones registraron un importante crecimiento en el periodo investigado, con una tendencia creciente de 2010 a 2012.
- d. No es congruente el argumento de Raúl Fernando Hernández Medina, relativo a que la demanda sobrepasa la capacidad de producción y de competitividad y que por ello, los plazos de entrega se extiendan más de 60 días:
 - i. Los indicadores proporcionados por las Solicitantes muestran que la industria nacional cuenta con suficiente capacidad instalada para satisfacer la demanda de fregaderos de acero inoxidable.
 - ii. No existe información que indique que la industria nacional tiene un problema generalizado en el cumplimiento de los plazos de entrega de los fregaderos de producción nacional, conforme a lo descrito en el punto 301 de la presente Resolución.
- e. En cuanto a los argumentos sobre contrabando técnico, subvaluación o triangulación, la Secretaría consideró que no son procedimientos que contemple la legislación en la materia, en todo caso, reforzarían la existencia de precios distorsionados en el mercado nacional de fregaderos de acero inoxidable.

333. Raúl Fernando Hernández Medina señaló que la imposición de cuotas compensatorias, lejos de corregir una distorsión en el mercado de fregaderos de acero inoxidable, provocaría un desabasto en el mercado nacional y que las Solicitantes incurrieran en prácticas monopólicas.

334. Al respecto, la Secretaría considera que el mercado nacional de fregaderos está abierto a la competencia; de hecho, durante el periodo analizado concurrieron importaciones de fregaderos de acero inoxidable que se realizan de 36 países adicionales al investigado, de los que el mercado nacional pudiera abastecerse. Por otra parte, de conformidad con lo señalado en el punto 278 de la presente Resolución, se observó una subvaloración importante del precio del producto investigado no sólo en relación con el precio nacional sino también con respecto al precio promedio ponderado de dichos países.

335. Adicionalmente, la Secretaría reitera lo descrito en el punto 192 de la Resolución de Inicio:

- a. la tasa de crecimiento de las importaciones de otros países fue inferior al crecimiento significativo de las importaciones investigadas y se efectuaron a precios con una tendencia creciente y por encima del precio de las importaciones investigadas. En relación con el CNA, las importaciones de otros países prácticamente mantuvieron su participación;
- b. si bien, la productividad mostró un comportamiento negativo en el periodo analizado, existen elementos que indican que estaría asociado con la caída en la producción, y,
- c. no se observaron cambios en la estructura del consumo nacional, prácticas comerciales restrictivas de los productores nacionales o extranjeros, ni cambios en la tecnología.

336. Con base en lo descrito en los puntos del 329 al 335 de la presente Resolución, la Secretaría determinó preliminarmente que la información disponible en el expediente administrativo, no indica la concurrencia de otros factores distintos a las importaciones de fregaderos de acero inoxidable originarias de China en condiciones de discriminación de precios, que al mismo tiempo pudieran ser la causa del daño a la rama de producción nacional de fregaderos de acero inoxidable.

J. Conclusiones

337. Con base en el análisis de los argumentos y pruebas descritos en los puntos del 75 al 336 de la presente Resolución, la Secretaría determinó que existen elementos suficientes que sustentan de manera preliminar, que durante el periodo investigado, las importaciones de fregaderos de acero inoxidable con un peso unitario igual o menor a los 8 kg., originarias de China, se efectuaron en condiciones de discriminación de precios y causaron un daño material a la rama de producción nacional de la mercancía similar. Entre los principales elementos, evaluados de forma integral, que sustentan esta determinación, sin que sea limitativo de aspectos que se señalaron a lo largo de la presente Resolución, se destacan los siguientes:

- a. Las importaciones investigadas se efectuaron con un margen de discriminación de precios de \$4.14 y \$5.40 dólares por kilogramo neto.
- b. Las importaciones investigadas registraron una tendencia creciente, en términos absolutos y en relación con el mercado y la producción nacional a lo largo del periodo analizado. Ello se tradujo en el desplazamiento de las ventas internas de la rama de la producción nacional y una mayor participación de las importaciones originarias de China en el mercado nacional.
- c. Las importaciones de fregaderos originarias de China se ofrecieron a precios significativamente inferiores a los de la producción nacional (de hasta 64%) y también por debajo de los de las importaciones de otros países (de hasta 58%).
- d. Los amplios márgenes de subvaloración registrados a lo largo del periodo analizado que observaron las importaciones de fregaderos originarias de China constituyen un factor determinante para explicar el incremento y la participación de las importaciones investigadas en el mercado nacional.
- e. En el periodo investigado se observó un comportamiento negativo en indicadores relevantes de la rama de producción nacional, tales como participación de mercado, producción, ventas al mercado interno, ingresos por ventas, productividad, utilización de la capacidad instalada, inventarios y efectos adversos en la utilidad operativa.
- f. No se identificaron otros factores de daño diferentes de las importaciones de fregaderos originarias de China.

k. Cuota compensatoria provisional

338. Las productoras nacionales solicitaron el establecimiento de cuotas compensatorias provisionales específicas iguales al margen de discriminación de precios calculado, para impedir que se continúe causando daño importante a la rama de producción nacional durante la investigación. También indicaron que la cuota compensatoria debe aplicarse únicamente a los fregaderos, sin accesorios, a fin de evitar eventuales irregularidades por parte de algunos importadores que tengan incentivos para tratar de evadir una cuota compensatoria.

339. Con base en lo anterior y a la determinación preliminar positiva de la existencia de discriminación de precios, donde los resultados de la investigación muestran un daño material a la rama de producción nacional causado por las importaciones originarias de China de fregaderos de acero inoxidable con un peso unitario igual o menor a 8 Kg, y con objeto de impedir que sigan causando daño durante la investigación, la Secretaría determinó procedente aplicar cuotas compensatorias provisionales conforme a lo establecido en el artículo 7.1 del Acuerdo Antidumping, equivalentes a los márgenes de discriminación de precios determinados de \$4.14 dólares por kilogramo neto a las exportaciones de Taizhou y de \$5.40 dólares por kilogramo neto a las demás exportadoras de China.

340. Por lo expuesto y con fundamento en los artículos 7 y 9.1 del Acuerdo Antidumping, y 57 fracción I y 62 párrafo primero de la LCE, es procedente emitir la siguiente

RESOLUCIÓN

341. Continúa el procedimiento de investigación en materia de prácticas desleales de comercio internacional en su modalidad de discriminación de precios y se impone una cuota compensatoria provisional a las importaciones de fregaderos de acero inoxidable, cuyo peso unitario sea igual o menor a 8 Kg., que ingresen por la fracción arancelaria 7324.10.01 de la TIGIE, o por cualquiera otra, originarias de China, independientemente del país de procedencia en los términos siguientes:

- A.** para las importaciones producidas y provenientes de Taizhou, una cuota compensatoria provisional de \$4.14 dólares por kilogramo neto, y
- B.** para el resto de las exportadoras de China, una cuota compensatoria provisional de \$5.40 dólares por kilogramo neto.

342. Compete a la SHCP aplicar la cuota compensatoria en todo el territorio nacional.

343. Con fundamento en los artículos 7.2 del Acuerdo Antidumping y 65 de la LCE, los interesados podrán garantizar el pago de la cuota compensatoria que corresponda, en alguna de las formas previstas en el CFF.

344. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LCE, los importadores que conforme a esta Resolución deban pagar la cuota compensatoria provisional, no estarán obligados al pago de la misma si comprueban que el país de origen de la mercancía es distinto a China. La comprobación del origen de la mercancía se hará conforme a lo previsto en el Acuerdo por el que se establecen las normas para la determinación del país de origen de las mercancías importadas y las disposiciones para su certificación, para efectos no preferenciales (antes Acuerdo por el que se establecen las normas para la determinación del país de origen de las mercancías importadas y las disposiciones para su certificación, en materia de cuotas compensatorias) publicado en el DOF el 30 de agosto de 1994, y sus modificaciones publicadas en el mismo órgano de difusión el 11 de noviembre de 1996, 12 de octubre de 1998, 30 de julio de 1999, 30 de junio de 2000, 1 y 23 de marzo de 2001, 29 de junio de 2001, 6 de septiembre de 2002, 30 de mayo de 2003, 14 de julio de 2004, 19 de mayo de 2005, 17 de julio de 2008 y 16 de octubre de 2008.

345. Con fundamento en el artículo 164 párrafo tercero del RLCE, se concede un plazo de 30 días hábiles, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el DOF, para que las partes interesadas comparezcan ante la Secretaría para presentar los argumentos y pruebas complementarias que estimen pertinentes. Este plazo concluirá a las 14:00 horas del día de su vencimiento.

346. La presentación de dichos argumentos y pruebas se realizará en la oficialía de partes de la UPCI, sita Insurgentes Sur 1940, planta baja (área de ventanillas), colonia Florida, C.P. 01030, México, Distrito Federal, en original y 3 copias, más el correspondiente acuse de recibo.

347. De acuerdo con lo previsto en los artículos 56 de la LCE y 140 del RLCE, las partes interesadas deberán remitir a las demás, la información y documentos probatorios que tengan carácter público, de tal forma que éstas los reciban el mismo día que la Secretaría.

348. Comuníquese esta Resolución al SAT, para los efectos legales correspondientes.

349. Notifíquese la presente Resolución a las partes interesadas de que se tenga conocimiento.

350. La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el DOF.

México, D.F., a 2 de octubre de 2014.- El Secretario de Economía, **Ildefonso Guajardo Villarreal**.-
Rúbrica.

LINEAMIENTOS del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el ejercicio fiscal 2014.

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

Con fundamento en los artículos 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 y 32 de la Ley de Planeación; 75 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 3 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2014; 175 último párrafo del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 3, 5 fracción XVI y 23, fracciones II, VII y IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 28 décimo tercer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que se podrán otorgar subsidios a actividades prioritarias, cuando sean generales, de carácter temporal y no afecten sustancialmente las finanzas de la Nación.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 tiene como estrategia generar mayor productividad para llevar a México a su máximo potencial.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 reconoce que para aumentar la productividad de la economía en su conjunto, los factores de producción deben emplearse en aquellas empresas o actividades más eficientes, y una de las maneras es a través de estimular un cambio estructural, fortaleciendo los procesos y estándares productivos y capacidades empresariales, y fomentando el crecimiento de actividades e industrias de alto valor agregado y la consolidación de una economía del conocimiento.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, tiene como una de sus cinco Metas Nacionales la de: "Un México Próspero" que promueva el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades. Lo anterior, considerando que la innovación tecnológica genera mayores rendimientos y beneficios para la actividad productiva, crea empleo tecnificado, reduce costos, aumenta el valor agregado, y acrecienta la productividad, por ello es necesario establecer una política enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores prioritarios.

Que el Programa de Desarrollo Innovador 2013-2018, busca, entre otras cosas, desarrollar una política de fomento industrial y de innovación que promueva un crecimiento económico equilibrado por sectores, regiones y empresas que permita que estas últimas puedan competir de manera exitosa tanto al interior del país como al exterior.

Que la Secretaría de Economía tiene como facultad el promover, orientar, fomentar y estimular la industria nacional y establecer la política económica adecuada en coordinación con las instancias correspondientes.

Que el Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND) es una política del Gobierno Federal para impulsar la productividad y el encadenamiento productivo de los sectores de las Industrias Ligeras.

Que resulta conveniente establecer políticas para impulsar una mayor articulación productiva e incorporación de tecnología que promueva la innovación en los sectores de las Industrias Ligeras que producen bienes de consumo básico para la población como alimentos, bebidas, textil, vestido, curtido, calzado y químico para detonar su potencial hacia el desarrollo de productos con mayores niveles de transformación, integración nacional y valor agregado acorde con la tendencia mundial, y que para ello, la incorporación de innovación y tecnología es fundamental.

Que para la Secretaría de Economía es prioritario que el PROIND prevea mecanismos de coordinación institucional y vinculación de acciones públicas y privadas para potenciar el impacto de los recursos públicos y reducir gastos administrativos que garanticen una mayor cobertura del programa, que éste no se contraponga, afecte o presente duplicidades con otros programas o acciones del Gobierno Federal.

Que con el propósito de contar con un mecanismo que asegure la aplicación eficiente, eficaz, oportuna, equitativa y transparente de los recursos públicos se expiden los siguientes:

LINEAMIENTOS DEL PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND), PARA EL EJERCICIO FISCAL 2014

Disposiciones generales

Primero.- Los presentes Lineamientos tienen por objeto establecer los mecanismos de operación del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), sujeto al presupuesto autorizado en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2014 y cuya ejecución se realizará en concordancia con los objetivos, metas y estrategias incluidas en el Programa de Desarrollo Innovador 2013 - 2018.

La interpretación de las disposiciones contenidas en los presentes Lineamientos, así como la resolución de los asuntos no previstos en éstos, serán facultad del Consejo Directivo del PROIND en los términos de las disposiciones aplicables.

La Dirección General de Industrias Ligeras (DGIL) es la Instancia ejecutora del PROIND. Para tal efecto, implementará los procedimientos administrativos para asegurar la atención de las solicitudes y, en su caso, la entrega oportuna y transparente de los recursos, conforme a los presentes Lineamientos. La DGIL, a través de las instancias o personal que para estos efectos se designe, podrá realizar las actividades de supervisión, evaluación o monitoreo del PROIND.

Los recursos públicos federales que se asignen deberán destinarse, única y exclusivamente para los fines del PROIND, de conformidad con lo dispuesto en los Lineamientos, y demás disposiciones jurídicas aplicables.

La presentación de la Solicitud de Apoyo no crea derecho a la obtención de los apoyos establecidos en los Lineamientos. El otorgamiento de los apoyos está sujeto a las disponibilidades presupuestarias del PROIND y a que se cumplan los requisitos establecidos para tal fin.

Objetivos general y específicos

Segundo.- El PROIND tiene como objetivo general contribuir al incremento de la productividad de las Industrias Ligeras, a través del otorgamiento de apoyos temporales a proyectos que fomenten la utilización de nuevas tecnologías productivas, el cumplimiento de estándares o el estudio de los factores que inciden en la productividad.

Tercero.- Los objetivos específicos del PROIND son:

I. Fomentar la utilización de nuevas tecnologías productivas especialmente aquellas que permitan la fabricación de nuevos productos, la mejora en la calidad de la producción, la reducción de costos de producción o el incremento en el valor agregado;

II. Promover el cumplimiento de estándares industriales que permitan incrementar la participación de mercado de las empresas;

III. Generar estudios que permitan conocer los factores que inciden en la productividad de las Industrias Ligeras.

Definiciones

Cuarto.- Para efectos de los Lineamientos se entenderá por:

- I. **Apoyo:** Recursos económicos, vía subsidios temporales, que el Gobierno Federal otorgará por conducto de la Secretaría de Economía, en los términos del Presupuesto de Egresos de la Federación vigente, a quienes resulten Beneficiarios del PROIND;
- II. **Beneficiario:** Persona física o moral cuya Solicitud de Apoyo hubiere sido autorizada por el Consejo Directivo del PROIND;
- III. **Biotechnología:** Conjunto de ciencias y tecnologías que permiten el manejo, cultivo, transformación y uso de microorganismos, células, tejidos y genes, y de compuestos derivados de ello, en procesos y productos orientados a la salud, la alimentación, la producción agrícola, forestal y pecuaria, así como la protección del ambiente y la sustentabilidad;
- IV. **Certificación:** Procedimiento por el cual un tercero legalmente constituido se asegura de que un sistema de gestión de procesos o capacidades empresariales se ajusten a un Estándar;

- V. **COFEMER:** Comisión Federal de Mejora Regulatoria;
- VI. **Consejo Directivo:** Instancia normativa del PROIND;
- VII. **Convenio de colaboración:** Instrumento jurídico celebrado entre la Secretaría de Economía, a través de la Subsecretaría de Industria y Comercio, en su caso la Representación Federal, la Instancia ejecutora y el Beneficiario, para formalizar la entrega de los apoyos del PROIND para la ejecución de las Solicitudes de Apoyo aprobadas por el Consejo Directivo y en el que se establecerán los compromisos generales y acciones tendientes al cumplimiento de los proyectos aprobados y al cumplimiento de los objetivos del PROIND;
- VIII. **Convocatorias:** Aquellas que emite la DGIL para acceder a los Apoyos del PROIND, previa aprobación del Consejo Directivo, en las que se establecerán las características, términos y requisitos de dicha participación;
- IX. **CURP:** Clave Unica de Registro de Población;
- X. **DGIL:** Dirección General de Industrias Ligeras de la Secretaría de Economía;
- XI. **Dictamen Auditado:** Documento emitido por un Contador Público certificado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que avale que la información presentada por el Beneficiario corresponda con los estados financieros y la situación productiva de la empresa;
- XII. **DOF:** Diario Oficial de la Federación;
- XIII. **Estándar:** Documento, norma, modelo o protocolo susceptible de verificación por parte de una empresa certificadora, y que establece de manera formal un sistema de gestión, de especificaciones, requisitos y/o capacidades empresariales administrativas, de procesos, servicios o productos, los cuales son susceptibles de implementación en las empresas que especifique la Convocatoria;
- XIV. **Ficha de impacto:** Documento aprobado por el Consejo Directivo, mediante el cual la Instancia ejecutora califica los indicadores y características del proyecto presentado en la Solicitud de Apoyo a fin de jerarquizar la aprobación de los proyectos;
- XV. **Industrias ligeras:** Conjunto de industrias que se caracterizan porque en sus procesos industriales utilizan moderadas cantidades de materiales parcialmente procesados para producir bienes, incluyen las cadenas agropecuaria-agroindustrial, textil-confección, curtiduría-marroquinería-calzado, madera-celulosa-fibra secundaria-papel-industria editorial y artes gráficas, madera-muebles, petrolíferos-petroquímica-química, farmoquímica-farmacéutica, y las industrias de hule, plásticos, cosméticos, jabones, detergentes, artículos de limpieza, material y equipo médico, juguetes, juegos de recreo y artículos deportivos, así como las tecnologías precursoras relacionadas con estas industrias, incluyendo la biotecnología;
- XVI. **Informe de avance:** Información que entrega el Beneficiario a la Instancia ejecutora del PROIND, utilizando el formato establecido y de conformidad con los plazos establecidos en estos Lineamientos, con base en la cual acredita el avance en el ejercicio del Apoyo de conformidad con los términos establecidos en la Solicitud de Apoyo aprobada por el Consejo Directivo;
- XVII. **Informe final:** Información que entrega el Beneficiario a la Instancia ejecutora del PROIND, utilizando el formato establecido y de conformidad con los plazos establecidos en estos Lineamientos, con base en la cual acredita el ejercicio total del Apoyo así como el cumplimiento de las metas e indicadores establecidos en la Solicitud de Apoyo aprobada por el Consejo Directivo;
- XVIII. **Instancia ejecutora:** La Dirección General de Industrias Ligeras;
- XIX. **Lineamientos:** Lineamientos del PROIND para el Ejercicio Fiscal 2014;
- XX. **Maquinaria y equipo:** Máquinas y equipos de trabajo (mecánico, eléctrico, biotecnológico, computarizado, analítico o de medición) vinculados con los procesos productivos de la empresa solicitante que especifique la Convocatoria;

- XXI. Medios electrónicos de comunicación:** Correo electrónico del Solicitante o Beneficiario incluido en la Solicitud de Apoyo, a través del cual acepta recibir notificaciones o requerimientos de información, de conformidad con lo establecido en los artículos 35 y 40 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- XXII. Organismo Empresarial:** Cámara o asociación empresarial del sector perteneciente a la Población Objetivo;
- XXIII. PROIND:** Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras;
- XXIV. Representación Federal:** Delegación, Subdelegación u Oficina de Servicio de la Secretaría de Economía correspondiente;
- XXV. RFC:** Cédula del Registro Federal de Contribuyentes en la que consta la(s) actividad(es) que el Solicitante ha declarado ante el Servicio de Administración Tributaria y que incluya al menos la siguiente información: datos de identificación, datos de ubicación, características fiscales vigentes;
- XXVI. SAT:** Servicio de Administración Tributaria;
- XXVII. SE:** Secretaría de Economía;
- XXVIII. SCIAN:** Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte;
- XXIX. SIEM:** Sistema de Información Empresarial Mexicano;
- XXX. SSIC:** Subsecretaría de Industria y Comercio;
- XXXI. Solicitante:** Persona física o moral con actividad empresarial perteneciente a la población objetivo que manifiesta la intención de acceder al Apoyo del PROIND;
- XXXII. Solicitud de Apoyo:** La conforman el Anexo 2 y la documentación soporte presentada por el Solicitante de conformidad con lo que se especifique en el **Lineamiento Décimo** y la Convocatoria correspondiente;
- XXXIII. TESOFE:** Tesorería de la Federación;
- XXXIV. Valor total del proyecto:** Sumatoria de los valores mínimos de las cotizaciones sin incluir el Impuesto al Valor Agregado, presentadas por el Solicitante para la categoría correspondiente, y
- XXXV. Ventanillas:** Lugar donde se presentan las solicitudes para acceder a los Apoyos del PROIND, de conformidad con la vigencia que señalen las Convocatorias, las cuales serán:
- Las oficinas de Representación Federal de la SE conforme al horario laboral que cada una tenga para recepción, y
 - La ventanilla de recepción de la DGIL ubicada en Avenida Insurgentes Sur N° 1940, Planta Baja, Colonia Florida, Delegación Alvaro Obregón, C.P. 01030, México, Distrito Federal, de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 hrs. y de 15:30 a 17:30 hrs.

De la cobertura y población objetivo

Quinto.- El PROIND tiene cobertura nacional y la Población Potencial son las personas físicas o morales que pertenecen a los sectores de alimentos, bebidas, textil, vestido, curtido, calzado y químico.

Sexto.- La Población Objetivo es la Población Potencial que demuestra interés en mejorar la productividad de su empresa o de su rama industrial y que pertenece a los sectores señalados en el Lineamiento que antecede y entre cuyas actividades declaradas ante el SAT se encuentra(n) alguna(s) de las siguientes actividades económicas previstas en el SCIAN:

Industria alimentaria	
311215	Elaboración de malta
311221	Elaboración de féculas y otros almidones y sus derivados
311222	Elaboración de aceites y grasas vegetales comestibles
311330	Elaboración de productos de chocolate a partir de chocolate
311421	Deshidratación de frutas y verduras
311422	Conservación de frutas y verduras por procesos distintos a la congelación y la deshidratación
311423	Conservación de alimentos preparados por procesos distintos a la congelación
311511	Elaboración de leche líquida
311512	Elaboración de leche en polvo, condensada y evaporada
311513	Elaboración de derivados y fermentos lácteos
311612	Corte y empaado de carne de ganado, aves y otros animales comestibles
311613	Preparación de embutidos y otras conservas de carne de ganado, aves y otros animales comestibles
311921	Beneficio del café
311923	Elaboración de café instantáneo
311940	Elaboración de condimentos y aderezos
311992	Elaboración de levadura
Industria de las bebidas	
312131	Elaboración de bebidas alcohólicas a base de uva (exclusivamente vinos de mesa)
312139	Elaboración de sidra y otras bebidas fermentadas (exclusivamente sidra)
312142	Elaboración de bebidas destiladas de agave (exclusivamente mezcal)
Textil y vestido	
313111	Preparación e hilado de fibras duras naturales
313112	Preparación e hilado de fibras blandas naturales
313113	Fabricación de hilos para coser y bordar
313210	Fabricación de telas anchas de trama
313220	Fabricación de telas angostas de trama y pasamanería
313230	Fabricación de telas no tejidas (comprimidas)
313240	Fabricación de telas de punto
313310	Acabado de productos textiles

313320	Fabricación de telas recubiertas
314110	Fabricación de alfombras y tapetes
314120	Confección de cortinas, blancos y similares
314911	Confección de costales
314912	Confección de productos de textiles recubiertos y de materiales sucedáneos
314991	Confección, bordado y deshilado de productos textiles
314992	Fabricación de redes y otros productos de cordelería
314993	Fabricación de productos textiles reciclados
314999	Fabricación de banderas y otros productos textiles no clasificados en otra parte
315110	Fabricación de calcetines y medias de punto
315191	Fabricación de ropa interior de punto
315192	Fabricación de ropa exterior de punto
315210	Confección de prendas de vestir de cuero, piel y de materiales sucedáneos
315221	Confección en serie de ropa interior y de dormir
315222	Confección en serie de camisas
315223	Confección en serie de uniformes
315224	Confección en serie de disfraces y trajes típicos
315225	Confección de prendas de vestir sobre medida
315229	Confección en serie de otra ropa exterior de materiales textiles
315991	Confección de sombreros y gorras
315999	Confección de otros accesorios y prendas de vestir no clasificados en otra parte
Cuero y calzado	
316110	Curtido y acabado de cuero y piel
316211	Fabricación de calzado con corte de piel y cuero
316212	Fabricación de calzado con corte de tela
316213	Fabricación de calzado de plástico
316214	Fabricación de calzado de hule
316219	Fabricación de huaraches y calzado de otro tipo de materiales
Industria química	
325411	Fabricación de materias primas para la industria farmacéutica
325412	Fabricación de preparaciones farmacéuticas

De las categorías de Apoyo

Séptimo.- El PROIND otorgará Apoyos para el desarrollo y ejecución de proyectos pertenecientes a las siguientes categorías:

Categoría	El monto que resulte inferior de las siguientes opciones		Beneficiarios
	Monto máximo de apoyo [M.N.]	Porcentaje del Valor total del proyecto (sin I.V.A.) [%]	
Maquinaria y equipo	2,500,000	50%	Persona física o moral (excepto organismos empresariales).
Cumplimiento de estándares	210,000	50%	
Estudios sectoriales	1,000,000	50%	Organismos empresariales.

La aportación de los Solicitantes no podrá realizarse en especie.

Los Solicitantes únicamente podrán presentar una Solicitud de Apoyo correspondiente a un solo proyecto y a una sola categoría.

De las Convocatorias

Octavo.- La DGIL publicará en el portal de Internet de la SE, www.economia.gob.mx, la(s) Convocatoria(s) para la presentación de Solicitudes de Apoyo del PROIND, previa aprobación del Consejo Directivo.

Noveno.- Los Solicitantes deberán presentar la información que se detalla en el **Lineamiento Décimo** y la que especifique la Convocatoria.

De las Solicitudes de Apoyo

Décimo.- Los Solicitantes deberán presentar en Ventanillas la siguiente información, además de la requerida en la Convocatoria correspondiente, tanto en formato impreso como electrónico de conformidad con los plazos establecidos en el calendario especificado en dicha Convocatoria, preferentemente en el orden que se presenta a continuación:

Documento	Descripción	Formato electrónico
Anexo 2	Original del Formato de Solicitud de Apoyo que se incluye en el Anexo 2, firmado por el Solicitante o el representante legal preferentemente con tinta azul, en formato impreso y electrónico.	*.xls
Acta constitutiva	Sólo aplica para personas morales. Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de acta constitutiva, o su respectiva autorización o registro, y en su caso sus modificaciones; las cuales tendrán que estar inscritas ante el Registro Público que corresponda.	*.pdf
Poder general del representante legal	Para personas morales o personas físicas con representante legal. Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, del poder general notariado expedido para actos de administración o de dominio, pleitos y cobranzas del representante legal, para los casos en que no se mencione en el acta constitutiva.	*.pdf
No revocación del poder	Sólo aplica para personas morales o personas físicas con representante legal. Escrito libre elaborado en papel membretado, en donde conste la no revocación del poder del representante legal, firmado preferentemente con tinta azul.	*.pdf

Identificación oficial del Solicitante y/o Representante legal, según corresponda	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de identificación oficial vigente del Solicitante o del (los) representante(s) legal(es) de la Persona moral (credencial para votar con fotografía, expedida por el Instituto Federal Electoral (IFE) o el Instituto Nacional Electoral (INE), pasaporte, tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que corresponda, emitido por la autoridad competente), en la que se observe la fotografía, la firma y el nombre coincida con el registrado en la CURP.	*.pdf
Identificación oficial del Representante legal de la Persona física	En caso de que la Persona física tenga representante legal, deberá presentar: original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta de: identificación oficial del representante legal (credencial para votar del IFE o INE con fotografía, pasaporte, tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que corresponda, emitido por la autoridad competente).	*.pdf
CURP	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de la CURP obtenida a través del portal http://consultas.curp.gob.mx/ , en los casos en que presenten como identificación oficial vigente, la credencial para votar del IFE, INE o el pasaporte y ésta contenga la CURP, no será necesario presentarla.	*.pdf
RFC	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de Cédula de Identificación Fiscal emitida por el SAT, actualizada, que incluya al menos la siguiente información: datos de identificación, datos de ubicación, fecha de inicio de operaciones, características fiscales vigentes en las cuales se especifique la(s) actividad(es) registrada(s) ante la autoridad fiscal y que permitan demostrar: 1. Que el Solicitante actualmente desarrolla alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto; y 2. Que el Solicitante ha operado, durante los 2 (dos) últimos años, en: a. alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto; o b. alguna actividad vinculada o asociada directamente a alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto.	*.pdf
Comprobante de domicilio	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de comprobante de domicilio de la ubicación donde se realizará el proyecto, con antigüedad no mayor a dos meses (recibo del impuesto predial, recibo de los servicios de energía eléctrica, gas, teléfono fijo o de agua). Para el caso en que el nombre del comprobante no coincida con el nombre del Solicitante se deberá adjuntar copia legible del contrato de arrendamiento o comodato y copia legible de la identificación oficial vigente del arrendador o comodante.	*.pdf
SAT 32-D	Original de opinión vigente emitida por el SAT donde se manifieste que el Solicitante se encuentra al corriente de sus obligaciones fiscales, conforme a lo establecido en el artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación, que incluya los siguientes conceptos: inscripción al RFC, créditos fiscales y presentación de declaraciones.	*.pdf
Declaración anual de impuestos 2013	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de la Declaración Anual de impuestos del Ejercicio 2013 incluyendo Anexos y acuse correspondiente emitido por el SAT.	*.pdf
SIEM	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, del comprobante de registro vigente ante el SIEM.	*.pdf

Anexo 3	Original del formato de Relación de las 3 (tres) cotizaciones del proyecto utilizando el formato establecido en el Anexo 3 de los Lineamientos, en formato impreso y electrónico, firmado por el Solicitante o su Representante legal, preferentemente con tinta azul.	*.xls
Cotizaciones	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de 3 (tres) cotizaciones a partir de las cuales se elaboró el Anexo 3, mismas que deberán incluir al menos lo siguiente: 1. Fecha de la cotización; 2. Membrete del proveedor; 3. Nombre o razón social del proveedor; 4. Domicilio, teléfono y correo electrónico del proveedor; 5. Nombre o razón social a quien se dirige la cotización (debe ser al Solicitante); 6. Nombre, cargo y firma del proveedor, 7. Los demás requisitos que especifique la Convocatoria.	*.pdf
Información del proveedor	1. Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de Cédula de Identificación Fiscal actualizada, emitida por el SAT que incluya el domicilio fiscal del proveedor. 2. Los demás requisitos que especifique la Convocatoria.	*.pdf
Anexo 4	Original del escrito que se incluye en el Anexo 4 de los Lineamientos, firmado por el Solicitante o su Representante legal, preferentemente con tinta azul.	*.pdf
Documentación de Organismos Empresariales	Si la Persona moral es una asociación o cámara de representación empresarial, sin fines de lucro, deberá entregar original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de lo siguiente: 1. Clave Unica de Inscripción al Registro Federal de las Organizaciones de la Sociedad Civil (CLUNI) o el oficio emitido por la autoridad correspondiente donde conste la respuesta a la solicitud de consulta, en caso de tratarse de una Asociación Civil. 2. Oficio de la autorización de su constitución o copia de la escritura pública otorgada ante notario público en la que se protocolicen los estatutos, asegurándose de que en el apartado de antecedentes de la misma consten los datos de su constitución y se transcriban los estatutos si la Persona moral es una cámara empresarial, confederación o asociación empresarial. 3. Los demás requisitos que especifique la Convocatoria.	*.pdf

Requisitos de elegibilidad

Décimo primero.- Serán elegibles para recibir los Apoyos del PROIND, sin discriminación alguna, la Población Objetivo especificada en el Lineamiento Sexto que reúna los requisitos siguientes:

I. Que el Solicitante demuestre con base en la Cédula de Identificación Fiscal que actualmente desarrolla alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto;

II. Que el Solicitante demuestre con base en la Cédula de Identificación Fiscal que ha operado, durante los 2 (dos) últimos años, en:

- a. alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto; o
- b. alguna actividad vinculada o asociada directamente a alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto.

III. Que el Solicitante se encuentra al corriente de sus obligaciones fiscales, conforme a lo establecido en el artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación;

IV. Que el Solicitante no incumpla cualquiera de los supuestos declarados en el Anexo 4 de estos Lineamientos;

V. Que el monto del Apoyo solicitado no exceda los montos y porcentajes señalados en el Lineamiento Séptimo;

VI. Que la fecha límite para la ejecución total del proyecto no exceda del 30 de junio de 2015;

VII. Los demás requisitos de elegibilidad establecidos en las Convocatorias.

Criterios de selección

Décimo segundo.- El Consejo Directivo analizará la aprobación de los proyectos que presente la Instancia ejecutora con base en los siguientes criterios cuya parametrización se presentará en la Convocatoria:

I. Incidencia en los indicadores de impacto:

- a.** Índice de productividad;
- b.** Variación relativa del valor agregado de la empresa;
- c.** Variación relativa del Costo promedio ponderado de producción de la empresa;
- d.** Variación relativa de la eficiencia laboral;
- e.** Variación relativa en ventas;
- f.** Variación anual del Índice de producción de las empresas apoyadas.

II. Fabricación de nuevos productos;

III. Mejoramiento de la calidad de la producción;

IV. Número de empresas beneficiadas;

V. Duración del proyecto;

VI. Relación entre el monto del Apoyo solicitado y el valor de la producción declarado por el Solicitante.

Del procedimiento de las Solicitudes de Apoyo

Décimo tercero.- El procedimiento para la obtención de los Apoyos será el siguiente:

I. Las personas físicas o morales interesadas en solicitar Apoyos, deberán presentar en Ventanillas la documentación especificada en el Lineamiento Décimo y la que señale la Convocatoria correspondiente;

II. El personal de Ventanillas revisará que la documentación presentada corresponda con lo establecido en el Lineamiento Décimo, así como la que se especifique en la Convocatoria, para lo cual se utilizará el Anexo 1;

III. Cuando la documentación presentada por el Solicitante en Ventanillas no satisfaga los requisitos antes mencionados, se prevendrá inmediatamente al interesado para que subsane la omisión, a efecto de que una vez integrada correctamente esté en posibilidades de presentar la solicitud;

IV. Cuando la documentación presentada por el Solicitante en Ventanillas, satisfaga los requisitos antes mencionados, será recibida y se le entregará un acuse de recibo utilizando el formato establecido en el Anexo 1 y se asignará el folio que corresponda a la Solicitud de Apoyo, una vez que haya sido recibida por la Instancia ejecutora;

V. Las Representaciones Federales deberán depositar: la Solicitud de Apoyo y la documentación soporte en un sobre, el cual sellarán en presencia del Solicitante, y tendrán un plazo máximo de 2 (dos) días hábiles para enviar a la DGIL, las solicitudes que hubieran recibido;

VI. Con el propósito de dar seguimiento al procedimiento, el Solicitante deberá remitir a través de los Medios electrónicos de comunicación lo siguiente: Anexo 1 sellado, Anexo 2 sellado, Anexo 3, Anexo 4 y la documentación soporte, en formato electrónico (*.pdf) a la dirección de correo electrónico: seguimiento.proind@economia.gob.mx en un plazo máximo de 2 (dos) días hábiles posteriores a la presentación en Ventanillas;

VII. La Instancia ejecutora recibirá las Solicitudes de Apoyo remitidas por el personal de Ventanillas a fin de revisar lo siguiente:

a. Que el Solicitante satisfaga los Requisitos de elegibilidad especificados en el Lineamiento Décimo primero. En caso de incumplimiento a lo establecido en las fracciones I, II, III y IV del Lineamiento antes referido se notificará al Solicitante a través de los Medios electrónicos de comunicación respecto a la imposibilidad de continuar con el trámite en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles, y

b. Que la información recibida en Ventanillas satisfaga puntualmente todos los requisitos establecidos en el Lineamiento Décimo y la que se especifique en la Convocatoria correspondiente. Si existe omisión por parte del Solicitante respecto de los requisitos aplicables, se le notificará a través de los Medios electrónicos de comunicación en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles, a fin de que corrija y presente en Ventanillas toda la documentación solicitada en un plazo no mayor a 5 (cinco) días hábiles. Si el Solicitante no presenta en Ventanillas la información requerida a fin de subsanar el requerimiento, se desechará el trámite lo cual será notificado por la Instancia ejecutora, a través de los Medios electrónicos de comunicación en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles.

c. Que la información presentada en la Solicitud de Apoyo, sus anexos y/o en la documentación soporte no presente inconsistencia alguna. Si la Instancia ejecutora detecta alguna inconsistencia en la información presentada por el Solicitante, se le notificará a través de los Medios electrónicos de comunicación en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles, a fin de que presente en Ventanillas toda la documentación que permita aclarar la inconsistencia referida en un plazo no mayor a 5 (cinco) días hábiles. Si el Solicitante no presenta en Ventanillas la información que permita subsanar el requerimiento, se desechará el trámite lo cual será notificado por la Instancia ejecutora, a través de los Medios electrónicos de comunicación en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles.

VIII. Una vez concluida la revisión documental de la Solicitud de Apoyo, la Instancia ejecutora elaborará la Ficha de impacto del proyecto con base en los criterios técnicos de evaluación de la Convocatoria correspondiente, la cual se presentará al Consejo Directivo a fin de jerarquizar la aprobación de los mismos y consecuentemente recomendar su aprobación o rechazo;

IX. El Consejo Directivo emitirá la resolución respecto de la Solicitud de Apoyo con base en la Ficha de impacto y a la información de soporte que en su caso requiera. La Instancia ejecutora notificará al Solicitante la aprobación o rechazo del trámite, a través de los Medios electrónicos de comunicación en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles a partir de la fecha de la resolución;

X. Para la entrega de los recursos correspondientes a las Solicitudes de Apoyo aprobadas por el Consejo Directivo se requerirá que los Solicitantes:

a. Aperturen una cuenta bancaria productiva (que genere rendimientos) cuyo único propósito sea el manejo de los Apoyos y todas las erogaciones destinadas al proyecto incluyendo las aportaciones del Beneficiario. En ningún caso se deberá transferir el Apoyo a instrumentos de inversión, y

b. Mantener la cuenta vigente en tanto no se concluya la totalidad del proyecto incluido en la Solicitud de Apoyo aprobada.

XI. Los Solicitantes que hayan sido notificados de la aprobación de sus Solicitudes de Apoyo, deberán entregar tanto en formato impreso como electrónico, en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles a partir de la notificación, la siguiente información:

Documento	Descripción	Formato electrónico
Comprobante fiscal	Original y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, del comprobante fiscal a favor de la Secretaría de Economía, por el importe de los recursos aprobados.	*.pdf
Formato de alta o baja de cuenta bancaria	Original del formato de solicitud de alta o baja de cuentas bancarias en el catálogo de beneficiarios.	*.pdf
Identificación oficial del Solicitante	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de identificación oficial vigente del Solicitante o del (los) representante(s) legal(es) de la Persona moral (credencial para votar del IFE o INE con fotografía, pasaporte, tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que corresponda, emitido por la autoridad competente), en la que el nombre coincida con el registrado en la CURP.	*.pdf
RFC	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta de, Cédula de Identificación Fiscal emitida por el SAT, actualizada, que incluya al menos la siguiente información: datos de identificación, datos de ubicación, características fiscales vigentes.	*.pdf

CLABE	Original de Constancia o Certificación de CLABE interbancaria.	*.pdf
Estado de cuenta	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de estado de cuenta (vigencia mínimo de tres meses anteriores a la fecha de presentación) o en su caso contrato de apertura de cuenta bancaria. La cuenta bancaria referida deberá satisfacer los requisitos señalados en la fracción X de este Lineamiento.	*.pdf
Comprobante de domicilio fiscal	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta de comprobante de domicilio fiscal, (recibo del impuesto predial, recibo de los servicios de energía eléctrica, gas, teléfono o de agua) con antigüedad no mayor a 3 (tres) meses	*.pdf
Acta constitutiva	Sólo aplica para personas morales. Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de acta constitutiva, o su respectiva autorización o registro, y en su caso sus modificaciones; las cuales tendrán que estar inscritas ante el Registro Público que corresponda.	*.pdf
Poder general del representante legal	Para personas morales o personas físicas con representante legal. Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, del poder general notariado expedido para actos de administración o de dominio, pleitos y cobranzas del representante legal, para los casos en que no se mencione en el acta constitutiva.	*.pdf
Resumen de información de cuenta bancaria	Sólo aplica para personas morales. Formato en el cual se indique la información general de la cuenta bancaria y las características de la misma.	*.pdf

XII. Si el Solicitante no presenta en Ventanillas la información requerida en la fracción anterior, se desechará el trámite;

XIII. Una vez que la Instancia ejecutora reciba la información solicitada en la fracción XI de este Lineamiento, se elaborará el Convenio de colaboración de conformidad con el Anexo 8 en un plazo no mayor a 5 (cinco) días hábiles. Se notificará al Solicitante a través de los Medios electrónicos de comunicación, a fin de que en un plazo no mayor a 5 (cinco) días hábiles suscriba dicho instrumento. Si el Solicitante no suscribe el Convenio de colaboración en el plazo antes señalado, se desechará el trámite. La Instancia ejecutora registrará ante la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SE los Convenios de colaboración firmados;

XIV. El otorgamiento de los recursos aprobados a los Solicitantes del PROIND se realizará de forma electrónica, mediante abono en cuenta de los Solicitantes, de conformidad con el artículo 67 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental;

XV. Cuando se ejerza la totalidad de los recursos presupuestales asignados al PROIND, las Solicitudes de Apoyo pendientes de resolución por parte del Consejo Directivo se entenderán como no presentadas, lo cual será notificado al Solicitante por parte de la Instancia ejecutora a través de los Medios electrónicos de comunicación en un plazo no mayor a 3 (tres) meses;

XVI. Sin menoscabo de lo anterior y de conformidad con el artículo 17 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, cuando el Solicitante no haya recibido respuesta del trámite después de 3 (tres) meses, las resoluciones del Consejo Directivo se entenderán en sentido negativo respecto de la Solicitud de Apoyo.

De la Instancia Normativa

Décimo cuarto.- La instancia normativa del PROIND será el Consejo Directivo, el cual se integrará por los siguientes consejeros propietarios:

- I. El titular de la DGIL, quien lo presidirá;
- II. Un representante del Instituto Nacional del Emprendedor de la SE;
- III. Un representante de la Oficialía Mayor de la SE;
- IV. Un representante de la Coordinación General de Delegaciones Federales de la SE, y
- V. Un representante de la Subsecretaría de Industria y Comercio de la SE;

Los consejeros propietarios serán designados por los titulares de las unidades administrativas o entidades señaladas previamente, quienes deberán ser titulares de Direcciones Generales u homólogos y podrán designar cada uno un suplente para una sesión en particular o de forma permanente, con nivel mínimo de Director de Área.

Por cada consejero propietario habrá un suplente. Los consejeros suplentes tendrán las mismas facultades que los propietarios y en caso de asistir a la sesión estando presente el propietario, tendrá voz pero no voto. Los invitados a las sesiones del Consejo Directivo tendrán derecho a voz pero sin voto.

Serán invitados permanentes a las sesiones del Consejo Directivo: un representante del Órgano Interno de Control en la SE, un representante de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SE y un representante de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SE.

El Consejo Directivo podrá invitar a las sesiones a representantes de organismos e instituciones públicas y/o privadas que se relacionen con los temas del orden del día. Asimismo, podrá invitar otros funcionarios de la SE cuando se traten asuntos de sectores asignados a sus respectivas áreas con derecho a voz sin voto.

El Consejo Directivo podrá sesionar válidamente cuando estén presentes al menos 4 (cuatro) de sus consejeros propietarios o suplentes.

El Consejo Directivo tomará decisiones por mayoría simple de los consejeros presentes en la sesión correspondiente. En caso de sesiones extraordinarias donde se incluya en el orden del día la revisión de asuntos generales, no podrán tomarse acuerdos sobre éstos.

El Consejo Directivo sesionará en forma ordinaria, conforme al calendario que al efecto apruebe, siendo al menos una vez cada 3 (tres) meses, y de manera extraordinaria tantas veces como se requiera.

Décimo quinto.- El Presidente del Consejo Directivo designará un Secretario Técnico, de entre los servidores públicos adscritos a la DGIL, quien contará con voz pero no voto, con las siguientes funciones:

I. Elaborar el orden del día y recabar la información que corresponda para elaborar la carpeta de los asuntos a tratar en cada una de las sesiones;

II. Convocar a las sesiones del Consejo Directivo por escrito o a través de medios electrónicos, indicando: fecha, hora, lugar de la sesión, orden del día y documentación correspondiente. Para el caso de sesiones ordinarias, las convocatorias deberán efectuarse con al menos 5 (cinco) días hábiles de anticipación mientras que para sesiones extraordinarias deberán efectuarse con al menos 3 (tres) días hábiles de anticipación;

III. Elaborar un acta correspondiente a cada sesión, que deberá al menos incluir la lista de asistencia, el orden del día y los acuerdos alcanzados;

IV. Dar seguimiento a los acuerdos que tome el Consejo Directivo, certificar los mismos e informar, en cada sesión ordinaria, del grado de avance en su cumplimiento;

V. Emitir correspondencia oficial tratándose de comunicación de resoluciones, respuestas y difusión de información, así como para informar a los Consejeros sobre la cancelación de alguna de las Sesiones Ordinarias o Extraordinarias previamente programada, cuando no exista quórum, cuando no existan temas que tratar o cuando existan causas de fuerza mayor, fijándose nueva fecha para su realización, y

VI. Todas aquellas funciones que el Consejo Directivo le asigne.

En caso de ausencia del Secretario Técnico, el Presidente del Consejo Directivo podrá designar un suplente de entre los Consejeros presentes, únicamente para la sesión de que se trate.

La comunicación del Secretario Técnico con los miembros del Consejo Directivo podrá ser documental o por medios electrónicos.

Décimo sexto.- Son facultades y obligaciones del Consejo Directivo:

I. Aprobar las Convocatorias para la presentación de Solicitudes de Apoyo del PROIND propuestas por la DGIL;

II. Analizar, autorizar o rechazar las Solicitudes de Apoyo, previa revisión y recomendación de la Instancia ejecutora, conforme a los requisitos de elegibilidad y los criterios de selección previstos en los presentes Lineamientos. En su caso, a través de dicha Instancia, solicitar información complementaria;

III. Con el fin de lograr que los recursos públicos asignados sean administrados con eficiencia, eficacia, economía y racionalidad para cumplir los objetivos a los que está destinado el PROIND, podrá autorizar la modificación de los montos globales de cada Convocatoria, siempre que esto permita beneficiar a un mayor número de Solicitantes y exista disponibilidad presupuestaria;

IV. Analizar, autorizar o rechazar las solicitudes de prórroga, cuando no afecten la duración total del proyecto. En caso necesario podrá determinar la fecha que corresponda para entregar el Dictamen Auditado;

V. Autorizar un programa anual de visitas de verificación, así como instruir, cuando así se requiera, la realización de visitas de verificación a los Beneficiarios;

VI. Cancelar las Solicitudes de Apoyo autorizadas, en caso de que el Beneficiario no cumpla con lo previsto en los presentes Lineamientos, y

VII. En general, todas las facultades necesarias para la consecución de los objetivos del PROIND y los Sectores autorizados, conforme a estos Lineamientos.

VIII. Evaluar, autorizar e implementar las acciones que se deriven de los informes que presente la Instancia ejecutora respecto de programas de Apoyo ejercidos previamente por la DGIL, mediante los acuerdos respectivos.

De la Instancia ejecutora

Décimo séptimo.- Son facultades y obligaciones de la Instancia ejecutora:

I. Analizar íntegramente las solicitudes de Apoyo y documentación anexa para corroborar que:

a. Cumplan con la normatividad aplicable en los presentes Lineamientos y sean congruentes con los objetivos del mismo, y

b. Satisfagan los criterios de selección enlistados en el Lineamiento Décimo segundo.

II. Elaborar y enviar al Secretario Técnico del PROIND la relación de Fichas de impacto que se presentarán al Consejo Directivo del PROIND, anexando el expediente de la Solicitud de Apoyo;

III. Presentar al Consejo Directivo la Ficha de impacto emitida y dar recomendación de aprobación o rechazo de la solicitud;

IV. Notificar las resoluciones del Consejo Directivo a las Solicitudes de Apoyo a los Beneficiarios y Solicitantes a través de los Medios electrónicos de comunicación;

V. Dar seguimiento a las Solicitudes de Apoyo aprobadas realizando actividades de supervisión, evaluación y monitoreo de las acciones de los Beneficiarios tendientes al cumplimiento de las obligaciones que se desprenden de estos Lineamientos;

VI. Difundir las Solicitudes de Apoyo aprobadas, así como los resultados obtenidos;

VII. Recibir y analizar las solicitudes de prórroga que soliciten los Beneficiarios y presentar recomendación de aprobación o rechazo al Consejo Directivo;

VIII. Analizar los Informes de Avance, Informe final y el Dictamen Auditado que presenten los Beneficiarios a fin de supervisar la aplicación de los Apoyos conforme a la Solicitud de Apoyo, y

IX. Informar al Consejo Directivo respecto de los reintegros solicitados directamente a partir de lo que señala el Lineamiento Vigésimo séptimo.

De la comprobación de los recursos

Décimo octavo.- La Instancia ejecutora dará seguimiento al uso de los recursos autorizados en las Solicitudes de Apoyo a través de los siguientes mecanismos: Informe de avance, Informe final, Dictamen Auditado y visitas de verificación.

Décimo noveno.- El Beneficiario deberá entregar, en forma impresa y digital, a la Instancia ejecutora, el Informe de avance incluyendo la siguiente información, a más tardar el 31 de marzo de 2015.

Documento	Descripción	Formato electrónico
Anexo 5	Original del Formato de Informe de avance que se incluye en el Anexo 5, firmado preferentemente con tinta azul.	*.xls
Estado de cuenta	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta de, estado de cuenta bancario del Beneficiario en donde se refleje el movimiento de ingreso de los recursos y, en su caso, las erogaciones de conformidad con la Solicitud de Apoyo autorizada y los plazos definidos en el Cronograma presentado en la Solicitud de Apoyo. El estado de cuenta deberá contener al menos los siguientes elementos: a. Denominación social de la Entidad Financiera; b. Nombre del titular de la cuenta (debe ser el Beneficiario); c. Periodo (desde la apertura de la cuenta hasta la fecha de realización del Informe de avance); d. Los movimientos efectuados en el periodo correspondiente, incluyendo al menos: monto, fecha de las operaciones, RFC del Proveedor, concepto del pago, así como la moneda en que se denomine la operación. La cuenta bancaria deberá ser la misma que se registró al momento de la notificación de la aprobación de la Solicitud de Apoyo.	*.pdf

Recibo de entrega de subsidio	Original del Formato de Recibo de entrega de subsidio al Beneficiario incluido en el Anexo 7, firmado preferentemente con tinta azul.	*.pdf
Facturas	Los montos de las facturas deberán coincidir con las cifras presentadas en las cotizaciones incluidas en la Solicitud de Apoyo así como los nombres de los Proveedores presentados al inicio del procedimiento y permitir documentar el pago que corresponda a la etapa en que se encuentre el proyecto de conformidad con el Cronograma de actividades señalado en el Anexo 2. En todos los casos la comprobación del ejercicio de los recursos deberá corresponder con el valor total del proyecto. Los comprobantes fiscales deberán cumplir con lo establecido en el Código Fiscal de la Federación. En el caso de adquisiciones realizadas en el país Copia simple legible de la impresión de los Comprobantes Fiscales Digitales por Internet (CFDI) correspondientes a las erogaciones efectuadas de conformidad con la Solicitud de Apoyo. En el caso de adquisiciones realizadas en el extranjero Original para cotejo y copia simple legible preferentemente en tamaño carta de las facturas de compra y los pedimentos de importación correspondientes.	*.pdf y *.xml
Verificación de facturas	Impresión del resultado de la verificación del CFDI obtenida en la página de Internet del Servicio de Administración Tributaria (SAT). https://verificacfdi.facturaelectronica.sat.gob.mx/ (Sí aplica) Impresión del resultado de la verificación del pedimento obtenida en la página del Sistema de Operación Integral Aduanera. http://www.aduanas.gob.mx/SOIANET/oia_consultarap_cep.aspx	*.pdf
Evidencia fotográfica o documental	Fotografías que permitan demostrar el estado de la empresa al momento en que se presentó la Solicitud de Apoyo y el desarrollo de cada una de las etapas del proyecto de conformidad con el Cronograma de actividades señalado en el Anexo 2. Cada una de las fotografías deberá incluir fecha de captura y breve descripción de conformidad con lo que señale la Convocatoria.	*.jpg

Para el caso en que la documentación anexa al Informe de avance no cumpla con lo señalado en los puntos anteriores, la Instancia ejecutora notificará al Beneficiario a través de los Medios electrónicos de comunicación a fin de que complete o solvante las observaciones en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles a partir de que surta efectos la notificación. Si el Beneficiario no presenta la información requerida a fin de subsanar el requerimiento, se procederá como lo señala el Lineamiento Vigésimo sexto.

Vigésimo.- El Beneficiario deberá entregar, en forma impresa y digital, a la Instancia ejecutora, el Informe final, incluyendo la siguiente información, a más tardar el 30 de junio de 2015.

Documento	Descripción	Formato electrónico
Anexo 6	Original del Formato de Informe final que se incluye en el Anexo 6, firmado preferentemente con tinta azul.	*.xls
Estado de cuenta	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta de, estado de cuenta bancario del Beneficiario en donde se refleje el movimiento de ingreso de los recursos y, en su caso, las erogaciones de conformidad con la Solicitud de Apoyo autorizada y los plazos definidos en el Cronograma presentado en la Solicitud de Apoyo. La información deberá respaldar la totalidad del valor del proyecto (Apoyo y aportación del Beneficiario). El estado de cuenta deberá contener al menos los siguientes elementos: - Denominación social de la Entidad Financiera; - Nombre del titular de la cuenta (debe ser el Beneficiario); - Periodo (desde la apertura de la cuenta hasta la fecha de realización del Informe de avance); - Los movimientos efectuados en el periodo correspondiente, incluyendo al menos: monto, fecha de las operaciones, RFC del Proveedor, concepto del pago, así como la moneda en que se denomine la operación. La cuenta bancaria deberá ser la misma que se registró al momento de la notificación de la aprobación de la Solicitud de Apoyo.	*.pdf
Facturas	Los montos de las facturas deberán coincidir con las cifras presentadas en las cotizaciones incluidas en la Solicitud de Apoyo así como los nombres de los Proveedores presentados al inicio del procedimiento y permitir documentar el pago que corresponda a la etapa en que se encuentre el proyecto de conformidad con el Cronograma de actividades señalado en el Anexo 2. Los comprobantes fiscales deberán cumplir con lo establecido en el Código Fiscal de la Federación. En el caso de adquisiciones realizadas en el país Copia simple legible de la impresión de los Comprobantes Fiscales Digitales por Internet (CFDI) correspondientes a las erogaciones efectuadas de conformidad con la Solicitud de Apoyo. En el caso de adquisiciones realizadas en el extranjero Original para cotejo y copia simple legible preferentemente en tamaño carta de las facturas de compra y los pedimentos de importación correspondientes.	*.pdf y *.xml
Verificación de facturas	Impresión del resultado de la verificación del CFDI obtenida en la página de Internet del Servicio de Administración Tributaria (SAT). https://verificacfdi.facturaelectronica.sat.gob.mx/ (Sí aplica) Impresión del resultado de la verificación del pedimento obtenida en la página del Sistema de Operación Integral Aduanera. http://www.aduanas.gob.mx/SOIANET/oia_consultarap_cep.aspx	*.pdf
Evidencia fotográfica	Fotografías que permitan demostrar el estado de la empresa al momento en que se presentó la Solicitud de Apoyo y el desarrollo del proyecto de conformidad con el Cronograma de actividades señalado en el Anexo 2.	*.jpg
Entregables específicos por categoría	Los que señale la Convocatoria correspondiente.	*.pdf

Para el caso en que la documentación anexa al Informe final no cumpla con lo señalado en los puntos anteriores, la Instancia ejecutora notificará al Beneficiario a través de los Medios electrónicos de comunicación a fin de que complete o solvante las observaciones en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles a partir de la notificación. Si el Beneficiario no presenta la información requerida a fin de subsanar el requerimiento, se procederá como lo señala el Lineamiento Vigésimo sexto.

Vigésimo primero.- El Beneficiario deberá entregar, en forma impresa y digital, a la Instancia ejecutora, el Dictamen Auditado, a más tardar el 30 de noviembre de 2015, únicamente cuando la categoría de Apoyo corresponda a Maquinaria y equipo o Cumplimiento de estándares.

El Dictamen Auditado deberá incluir las cifras de los indicadores de impacto antes y después del Apoyo otorgado. Para los casos en que el ciclo productivo impida la verificación de indicadores y en consecuencia la elaboración del Dictamen correspondiente, el Beneficiario deberá informar por escrito a la Instancia ejecutora y solicitar una prórroga al Consejo Directivo únicamente para la entrega de esta información.

Vigésimo segundo.- La Instancia ejecutora podrá realizar visitas de verificación a partir de la fecha de entrega del Informe de avance y hasta la fecha en que se concluya la revisión y aceptación del Informe final. Para cada visita se levantará un acta circunstanciada anexando la información y documentación recabada durante ésta.

De los indicadores

Vigésimo tercero.- El PROIND contará al menos con los siguientes indicadores:

I. Indicadores de impacto:

- a. Índice de productividad total de los factores de las empresas apoyadas = $[\text{Índice de productividad de las empresas apoyadas (periodo } t) / \text{Índice de productividad de las empresas apoyadas (periodo } t - 1)] * 100$.
- b. Variación relativa del valor agregado de la empresa = $[(\text{Valor agregado de las empresas apoyadas (periodo } t) / \text{Valor agregado de las empresas apoyadas (periodo } t - 1)) - 1] * 100$
- c. Variación relativa del Costo Promedio Ponderado de Producción de la empresa = $[(\text{Costo Promedio Ponderado de Producción (periodo } t) / \text{Costo Promedio Ponderado de Producción (periodo } t - 1)) - 1] * 100$
- d. Variación relativa de la eficiencia laboral = $[(\text{Eficiencia laboral de las empresas apoyadas (periodo } t) / \text{Eficiencia laboral de las empresas apoyadas (periodo } t - 1)) - 1] * 100$
- e. Variación relativa en ventas = $[(\text{Volumen de ventas de la empresa (periodo } t) / \text{Volumen de ventas de la empresa (periodo } t - 1)) - 1] * 100$
- f. Variación anual del Índice de producción de las empresas apoyadas: $[(\text{Valor de la producción de las empresas apoyadas para el (periodo } t) / \text{Valor de la producción de las empresas apoyadas para el (periodo } t - 1)) - 1] * 100$

Donde:

Índice de productividad = $[\text{Valor de la producción} / (\text{Remuneraciones} + \text{Gasto por consumo de bienes y servicios})] * 100$

Valor de la producción: es el valor de los bienes que transformó, procesó o benefició la empresa durante un periodo determinado.

Remuneraciones: son todos los pagos y aportaciones normales y extraordinarias en dinero y especie, antes de cualquier deducción, que realizó la empresa para retribuir el trabajo del personal dependiente de la razón social, en forma de salarios y sueldos, prestaciones sociales durante un periodo. Incluye: las contribuciones patronales a regímenes de seguridad social; el pago realizado al personal con licencia y permiso temporal. Excluye: los pagos por liquidaciones o indemnizaciones, pagos a terceros por el suministro de personal ocupado, pagos exclusivamente de comisiones para aquel personal que no recibió un sueldo base, pagos de honorarios por servicios profesionales contratados de manera infrecuente.

Gasto por consumo de bienes y servicios: es el valor de todos los bienes y servicios consumidos por la empresa para su uso en las actividades de producción u operación, independientemente del periodo en que fueron comprados o adquiridos. Incluye: gastos por materias primas y auxiliares, envases y empaques, maquila, servicios profesionales de ingeniería o de evaluación, asesoría comercial, mercadotecnia, regalías, fletes de productos vendidos, consumo de agua, energía eléctrica, combustibles, energéticos, alquiler de bienes muebles e inmuebles (exclusivamente para actividades productivas), reparaciones y refacciones del activo fijo de la empresa (exclusivamente Maquinaria y equipo), publicidad, servicios de comunicación, vigilancia, intendencia, jardinería, uniformes, capacitación y administración del personal. Excluye: gastos de inversión, impuestos, financiamiento ni donaciones.

Valor Agregado: Es el valor de la producción que se añade durante el proceso de trabajo por la actividad creadora y de transformación del personal ocupado, el capital y la organización (factores de la producción), ejercida sobre los materiales que se consumen en la realización de la actividad económica. Se calculará restando al Valor de la producción, el Gasto por consumo de bienes y servicios.

Costo Promedio Ponderado de Producción: Es el costo o gasto en el que incurre la unidad económica para la fabricación de un conjunto de productos diferenciados.

Eficiencia laboral: Cantidad de producto elaborado por persona ocupada en planta productora.

Volumen de ventas: Cantidad de productos vendidos por la empresa en un periodo determinado.

Periodo t-1: cifras para el periodo enero a junio de 2014.

Periodo t: 6 meses posteriores a la fecha en que se obtuvo el cumplimiento del Estándar o 6 meses posteriores al inicio de la operación de la maquinaria y/o equipo.

II. Indicadores de gestión.

a. Porcentaje de reportes finales con cumplimiento de los indicadores = (Reportes finales con cumplimiento / Reportes finales presentados) *100.

De los derechos y obligaciones de los Beneficiarios

Vigésimo cuarto.- Son derechos de los Beneficiarios:

I. Recibir asesoría por parte de la Instancia ejecutora para el llenado de la Solicitud de Apoyo y sus Anexos;

II. Recibir los Apoyos con igualdad de oportunidades y sin discriminación de género, raza, credo, condición socioeconómica o cualquier otra causa que implique discriminación, y

III. Interponer quejas y denuncias cuando la Instancia ejecutora incurra en incumplimiento en los términos establecidos en los presentes Lineamientos.

Vigésimo quinto.- Son obligaciones de los Beneficiarios:

I. Presentar información verídica;

II. Ejercer los recursos de conformidad con lo señalado en la Solicitud de Apoyo aprobada por el Consejo Directivo;

III. Aceptar y facilitar visitas de verificación, auditorías, inspecciones y solicitudes de información por parte de las unidades responsables, las instancias ejecutoras, instancias fiscalizadoras o de cualquier otra autoridad competente, con el fin de verificar la correcta aplicación de los recursos otorgados, así como la supervisión por parte de las instancias de la SE y las que ésta determine;

IV. Aplicar eficientemente los Apoyos otorgados, en estricto apego al objetivo del proyecto, a los montos autorizados, a estos Lineamientos y las demás disposiciones aplicables, así como conservar los documentos originales, conforme a las disposiciones fiscales vigentes, que comprueben el ejercicio y gasto de dichos Apoyos;

V. Cumplir con los tiempos, indicadores, entregables, compromisos y lineamientos generales y particulares del proyecto aprobado;

VI. Entregar en tiempo y forma los Informes de Avance, Informe final y Dictamen Auditado, así como la documentación soporte del ejercicio de los recursos, metas, indicadores, entregables y objetivos del proyecto, dentro de los plazos establecidos en los presentes Lineamientos;

VII. En caso de publicidad o difusión del proyecto, se deberá señalar expresamente la participación de la SE con la leyenda "Este programa es público ajeno a cualquier partido político, queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa", tanto en las acciones de difusión, divulgación y promoción de los proyectos aprobados así como en la información de resultados obtenidos;

VIII. Cumplir en todos sus términos con lo dispuesto en los presentes Lineamientos, el Convenio de colaboración (Anexo 8), y aquellos ordenamientos cuya aplicación sea competencia de la SE y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y

IX. Conservar por cinco años la documentación justificativa y comprobatoria del gasto y ejercicio de los Apoyos otorgados. Dicha documentación podrá ser en su forma electrónica conforme a la normatividad vigente y el formato podrá ser consultado en la página electrónica de la COFEMER <http://www.cofemer.gob.mx>.

De las causales de incumplimiento

Vigésimo sexto.- El Beneficiario que incurra en alguna de las causales de incumplimiento siguientes, no podrá ser sujeto de apoyo de ninguno de los programas de subsidios del Sector Economía durante los próximos 3 (tres) años, para el caso de personas morales la prohibición se hará extensiva a los socios de las mismas, previo acuerdo del Consejo Directivo:

I. Impedir la realización de visitas de verificación, auditorías, inspecciones y solicitudes de información por parte de las unidades responsables, las instancias ejecutoras, instancias fiscalizadoras o de cualquier otra autoridad competente, con el fin de verificar la correcta aplicación de los recursos otorgados, así como la supervisión por parte de las instancias de la SE y las que ésta determine;

II. No conservar la documentación justificativa y comprobatoria del gasto y ejercicio de los Apoyos otorgados, y

III. No presentar en tiempo y forma el Informe de avance, el Informe final y el Dictamen Auditado especificado en los Lineamientos Décimo noveno, Vigésimo y Vigésimo primero.

Del reintegro de los recursos

Vigésimo séptimo.- La Instancia ejecutora podrá solicitar al Beneficiario el reintegro total o parcial del Apoyo otorgado cuando:

I. Se detecte cualquier inconsistencia o irregularidad en la documentación que, para fines de comprobación del ejercicio del recurso (Lineamientos Décimo noveno y Vigésimo), presente el Beneficiario y éste no sea capaz de comprobar la veracidad de la misma incumpliendo la fracción I del Lineamiento Vigésimo quinto;

II. Como resultado de las actividades de seguimiento y supervisión, se detecte que el Beneficiario utilizó total o parcialmente los recursos otorgados para fines distintos a aquellos para los que le fueron autorizados y el Beneficiario no sea capaz de comprobar que los recursos sí fueron destinados a los fines autorizados o bien existan remanentes en su aplicación;

III. Se compruebe que el valor total del proyecto sea menor que el especificado en la Solicitud de Apoyo y en consecuencia el Apoyo corresponda a un porcentaje mayor al máximo señalado en la Convocatoria correspondiente. En este caso se solicitará que el Beneficiario reintegre la diferencia entre ambos valores;

IV. El Beneficiario incumpla en más de una ocasión con la ejecución del proyecto de conformidad con lo establecido en el Cronograma incluido en la Solicitud de Apoyo;

V. Los datos del estado de cuenta presentado en el Informe de Avance o Final no correspondan con los del Beneficiario;

Para los casos en que se solicite el reintegro de los recursos como resultado de lo que señalan las fracciones I a V de este apartado, el Beneficiario no podrá ser sujeto de apoyo de ninguno de los programas de subsidios del Sector Economía durante los próximos 3 (tres) años y se informará al Consejo Directivo para que se ejerzan las acciones procedentes.

En los casos en que el Beneficiario no haya podido aplicar los recursos debido a causas ajenas o de fuerza mayor, éste deberá informar a la Instancia Ejecutora en un plazo no mayor a 10 (diez) días hábiles posteriores al evento, en ningún caso este aviso podrá exceder la fecha límite para la entrega del Informe de final señalado en el Lineamiento Vigésimo.

El Beneficiario que por motivo de cancelación o reducción de alcances en los proyectos aprobados conserve recursos, deberá informar a la Instancia ejecutora y realizar el reintegro de dichos recursos.

El Beneficiario deberá realizar el reintegro de los recursos, así como el entero de los rendimientos que se hubieren generado, en un plazo no mayor a 15 (quince) días hábiles contados a partir de la notificación.

En caso de que se identifique que los recursos no aplicados fueron transferidos a instrumentos de inversión, el Beneficiario deberá pagar intereses conforme a la tasa señalada en el Lineamiento Vigésimo octavo, la cual se calculará sobre el monto invertido y por el número de días naturales que los recursos no permanecieron en la cuenta bancaria específica.

Será obligación de cada Beneficiario reintegrar a la TESOFE el remanente que exista de los recursos objeto del apoyo otorgado una vez que se haya concluido el proyecto o terminado su vigencia, en un plazo máximo de 15 (quince) días hábiles contabilizados a partir de dicha fecha. Adicionalmente el Beneficiario deberá enterar a la TESOFE los rendimientos que en su caso se hubieren generado.

Vigésimo octavo.- Los reintegros y enteros se llevarán a cabo por parte de los Beneficiarios conforme al procedimiento establecido por la TESOFE para lo cual se deberá requerir a la Instancia ejecutora la línea de captura que corresponda para proceder al pago de los mismos.

En todos los casos, una vez realizado el reintegro correspondiente a la TESOFE, el Beneficiario deberá entregar a la Instancia ejecutora la siguiente documentación:

I. Comprobante de reintegro (ficha de depósito o transferencia bancaria), y

II. En su caso, comprobante de entero de rendimientos, ficha de depósito o transferencia bancaria, según corresponda.

El Beneficiario que no reintegre los recursos en el plazo establecido en los presentes Lineamientos, deberá pagar una pena por atraso la cual será calculada multiplicando el importe no reintegrado oportunamente por el número de días de retraso y la tasa diaria que resulte de dividir por 30 (treinta) la aplicable a los casos de prórroga para el pago de créditos fiscales conforme a la Ley de Ingresos del Ejercicio Fiscal que corresponda:

$$\text{Pena} = \text{importe} * \text{días} * \frac{\text{tasa}}{30}$$

En donde: "importe" es el monto no reintegrado en el plazo establecido; "días" se refiere al número de días de retraso contados a partir del día siguiente en que el plazo establecido venció; "tasa" corresponde a la establecida en la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal que corresponda, para los casos de prórroga para el pago de créditos fiscales.

La tasa establecida en la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2014 se encuentra determinada en su artículo 8 fracción I y corresponde a 0.75 por ciento mensual. A los días de retraso que correspondan a otros Ejercicios Fiscales se les deberá aplicar la tasa de la Ley de Ingresos de la Federación del Ejercicio Fiscal que corresponda.

De las Exclusiones

Vigésimo noveno.- No se otorgarán Apoyos para los siguientes conceptos:

I. El pago de pasivos;

II. El pago de actividades administrativas (sueldos, salarios u honorarios asimilables a sueldos, viáticos o cualquier figura que implique una estructura administrativa);

III. Adquisición de bienes raíces;

IV. Gastos aduanales, fletes y transportes de mercancías;

V. El pago de servicios para la operación, tales como gastos por arrendamiento, energía eléctrica, telefonía, agua, impuestos, materiales y suministros;

VI. El IVA no será considerado para efectos de Apoyos, por lo que las cotizaciones que se presenten deberán desglosarlo;

VII. Solicitudes que presenten cotizaciones, contratos, recibos, facturas emitidas por cónyuges familiares hasta en tercer grado consanguíneo o civil que sirvan como elemento de prueba para la obtención o comprobación de los Apoyos;

VIII. Solicitudes presentadas por personas físicas o morales, que postulen para dos o más categorías, todas las solicitudes que se presenten con esta pretensión se tendrán por no presentadas, y

IX. Solicitudes presentadas por personas físicas o morales, que tengan alguna querrela o no estén al corriente en sus obligaciones con la SE.

Trigésimo.- No se otorgarán Apoyos a servidores públicos de la SSIC, de las Delegaciones Federales o en general de la SE, de las Secretarías de Desarrollo Económico o su equivalente de las Entidades Federativas, ni a cónyuges o parientes consanguíneos o por afinidad hasta el cuarto grado, o civiles de los servidores públicos que participen formalmente en el proceso de evaluación y/o autorización de los Apoyos; así como a personas morales que tengan en sus consejos directivos empresariales, socios o miembros que se encuentren en la misma situación y las demás personas que al efecto se refieran en las legislaciones federales y estatales aplicables en materia de responsabilidades de los servidores públicos. Esta prohibición será aplicable hasta un año con posterioridad a que los servidores públicos hayan concluido su servicio, empleo, cargo o comisión.

De la instancia de control y vigilancia

Trigésimo primero.- Sin perjuicio de las facultades de control y vigilancia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Auditoría Superior de la Federación y la Secretaría de la Función Pública, fungirán como las instancias de control y vigilancia del PROIND, el Consejo Directivo, la SSIC, la DGIL y la Representación Federal, a fin de asegurar el buen uso, manejo y destino de los recursos asignados.

Las instancias mencionadas en el párrafo anterior podrán llevar a cabo evaluaciones, dictámenes técnicos y contables, y visitas periódicas de verificación, directamente o a través de quien éstas designen, para validar la información que se obtenga de los informes que rindan los Beneficiarios, las cuales se apegarán a lo que establece el Capítulo Décimo Primero de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Del seguimiento, control y auditorías

Trigésimo segundo.- Con el propósito de impulsar la eficiencia y eficacia en la operación del PROIND, así como promover su mejora continua, la SE a través de las Instancias ejecutoras de la DGIL llevará a cabo el seguimiento, supervisión y evaluación del ejercicio de los Apoyos, acciones ejecutadas, resultados, indicadores y metas alcanzadas mediante los procedimientos que se establezcan para ello.

Asimismo, podrá realizar acciones de seguimiento y supervisión físicas, en las cuales se podrá apoyar en la Representación Federal de las entidades federativas, así como de otros organismos que determine para tal efecto.

Trigésimo tercero.- Considerando que los recursos federales de los Programas de Apoyo no pierden su carácter federal al ser entregados, su ejercicio está sujeto a las disposiciones federales aplicables y podrán ser auditados por las siguientes instancias, conforme a la legislación vigente y en el ámbito de sus respectivas competencias: el Órgano Interno de Control en la SE, la Secretaría de la Función Pública o quien en su caso ejerza sus atribuciones, en coordinación con los órganos de control de los gobiernos locales, así como por la Auditoría Superior de la Federación y demás instancias que en el ámbito de sus respectivas atribuciones resulten competentes.

Como resultado de las acciones de auditoría que se lleven a cabo, la instancia de control que las realice mantendrá un seguimiento interno que permita emitir informes de las revisiones efectuadas, dando principal importancia a la atención en tiempo y forma de las anomalías detectadas, hasta su total solventación.

Las responsabilidades administrativas, civiles o penales derivadas de afectaciones a la Hacienda Pública Federal que, en su caso, incurran los servidores públicos federales o locales, así como los Beneficiarios, serán sancionados en los términos de la legislación aplicable.

El Beneficiario deberá dar todas las facilidades a dichas instancias para realizar, en el momento en que lo juzguen pertinente, las auditorías que consideren necesarias; asimismo, efectuará el seguimiento y solventará las observaciones planteadas por los órganos de control. La inobservancia de esta disposición independientemente de las sanciones a que hubiere lugar, limitará la ministración de los recursos federales en el siguiente ejercicio presupuestal.

De la coordinación institucional

Trigésimo cuarto.- La DGIL establecerá los mecanismos de coordinación necesarios para garantizar que los Programas de Apoyo no se contrapongan, afecten, o presenten duplicidades con otros programas o acciones del Gobierno Federal.

La coordinación institucional y vinculación tiene como propósito potenciar el impacto de los recursos, fortalecer la cobertura de las acciones, explotar la complementariedad y reducir gastos administrativos.

Se podrán celebrar instrumentos de colaboración con entidades y dependencias de la Administración Pública Federal que operen programas o acciones que contribuyan a lograr los objetivos de los programas a cargo de la SSIC.

De la transparencia

Trigésimo quinto.- Para garantizar la transparencia en el ejercicio de los recursos, se instrumentarán las siguientes acciones:

I. Los Lineamientos estarán disponibles en la página de Internet de la SE: www.economia.gob.mx así como la publicación en el Diario Oficial de la Federación;

II. La SE promoverá y difundirá el PROIND, a través de los medios a su alcance, además de reportar las actividades realizadas y las empresas o personas beneficiadas. Para ello, se apoyará en las Representaciones Federales de la SE;

III. Asimismo, la SE publicará en su portal de Internet los anexos de los presentes Lineamientos que permitirá contar con los archivos electrónicos para el llenado de la Solicitud de Apoyo y la documentación adicional;

IV. En la ejecución de acciones inherentes a la difusión y promoción de los Programas de Apoyo, se incluirá la siguiente leyenda: "Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa", y

V. La información de montos y Beneficiarios se publicará en los términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Disposiciones finales

Trigésimo sexto.- La evaluación externa del PROIND se llevará a cabo a través de las instancias acreditadas para ello, a fin de evaluar el apego a estos Lineamientos, el impacto y los beneficios económicos y sociales de sus acciones, la satisfacción de los Beneficiarios, así como el costo y efectividad del programa.

Los programas contenidos en los presentes Lineamientos contarán con los indicadores de resultados y de gestión que se señalan en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) 2014, aprobada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Trigésimo séptimo.- Los Apoyos provenientes del PROIND serán considerados en todo momento como subsidios federales en los términos de las disposiciones federales aplicables, y no perderán su carácter federal al ser canalizados a la Entidad Federativa así como al Beneficiario. Asimismo, estarán sujetos, en todo momento, a las disposiciones federales que regulan su control y ejercicio.

Los recursos federales del PROIND no pierden su carácter federal al ser entregados, su ejercicio está sujeto a las disposiciones federales aplicables y podrán ser auditados por el Organismo Interno de Control en la SE, la Secretaría de la Función Pública o quien en su caso ejerza sus atribuciones, en coordinación con los órganos de control de los gobiernos locales, así como por la Auditoría Superior de la Federación y demás instancias que en el ámbito de sus respectivas atribuciones resulten competentes.

El presupuesto federal que se asigna en el presente Ejercicio Fiscal será distribuido de la siguiente manera:

- a. Como mínimo 97.38 por ciento se destinará en Apoyos a los Beneficiarios, y
- b. Hasta 2.62 por ciento será destinado a los gastos asociados a la operación, administración, supervisión y evaluación.

De las quejas y denuncias

Trigésimo octavo.- Los Beneficiarios y el público en general podrán presentar por escrito sus inconformidades, quejas y denuncias, las cuales podrán ser anónimas conforme a los Lineamientos aplicables, con respecto a la ejecución del PROIND, ante las instancias que a continuación se señalan, en el orden siguiente:

- I. El Organismo Interno de Control en la SE, con domicilio en el séptimo piso del edificio marcado con el número 3025, del Boulevard Adolfo López Mateos, Colonia San Jerónimo Aculco, Delegación Magdalena Contreras, Código Postal 10400, México, Distrito Federal, y
- II. La Secretaría de la Función Pública o quien en su caso ejerza sus atribuciones, ubicada en Insurgentes Sur número 1735-10, Colonia Guadalupe Inn, Delegación Álvaro Obregón, Código Postal 01020, México, Distrito Federal.

En caso de recibir queja en la DGIL, ésta las canalizará al Organismo Interno de Control de la SE, previa notificación al Consejo Directivo.

Las quejas o denuncias se realizarán a través de los formatos correspondientes, que estarán a disposición en los Módulos del Organismo Interno de Control en la SE, en las Delegaciones Federales, en las oficinas de la Secretaría de Economía, y en los Organismos Estatales de Control.

TRANSITORIO

UNICO.- Los presentes Lineamientos entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

México, D.F., a 7 de octubre de 2014.- El Secretario de Economía, **Ildefonso Guajardo Villarreal**.- Rúbrica.



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 1
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
LISTA DE VERIFICACION DE SOLICITUDES DE APOYO

Este formato es para uso exclusivo de la SE

Como mínimo se deberá contar con la información señalada con un (*)

FOLIO:	PROIND/2014/
FECHA DE RECEPCION:	

DATOS DEL SOLICITANTE*	
Nombre, denominación o razón social*:	
RFC*:	

REQUISITOS GENERALES*		ENTREGO		
1	Respaldo digital de toda la información (CD, DVD, USB).	Sí []	No []	
2	Original del Anexo 2: Solicitud de Apoyo.	Sí []	No []	
3	Original del Anexo 3: Relación de las Cotizaciones del Proyecto.	Sí []	No []	
4	Original del Anexo 4: Carta Compromiso del Solicitante.	Sí []	No []	
5	Cédula de Identificación Fiscal emitida por el SAT (RFC) que incluya al menos: datos de identificación, datos de ubicación, características fiscales vigentes	Sí []	No []	
6	Comprobante de domicilio de la ubicación donde se realizará el proyecto con antigüedad no mayor a dos meses (recibo del impuesto predial, recibo de los servicios de energía eléctrica, gas, teléfono o de agua).	Sí []	No []	
7	Original de opinión vigente emitida por el SAT en donde se manifieste que el Solicitante se encuentra al corriente de sus obligaciones fiscales, conforme a lo establecido en el artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación.	Sí []	No []	
8	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de la Declaración Anual de impuestos del Ejercicio 2013 incluyendo Anexos y acuse correspondiente emitido por el SAT.	Sí []	No []	
9	Comprobante de registro vigente ante el SIEM (excepto Organismos Empresariales).	Sí []	No []	
PERSONAS FISICAS				
10	Identificación oficial vigente (credencial para votar del IFE o INE, pasaporte, tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que corresponda, emitido por la autoridad competente).	Sí []	No []	N/A []
11	Clave Unica de Registro de Población (CURP). (si no aparece en la Identificación)	Sí []	No []	N/A []
PERSONAS MORALES				
12	Acta constitutiva.	Sí []	No []	N/A []
13	Original del escrito libre en donde conste la no revocación del poder del representante legal.	Sí []	No []	N/A []
14	Asociación Civil: Clave Unica de Inscripción al Registro Federal de las Organizaciones de la Sociedad Civil (CLUNI).	Sí []	No []	N/A []
15	Organismo empresarial: Confederación o Asociación Empresarial: Oficio de la autorización de su constitución o copia de la escritura pública otorgada ante notario público en la que se protocolicen los estatutos, asegurándose de que en el apartado de antecedentes de la misma consten los datos de su constitución y se transcriban los estatutos.	Sí []	No []	N/A []
REPRESENTANTE LEGAL				
16	Identificación oficial vigente del (los) representante(s) legal(es) (credencial para votar del IFE o INE con fotografía, pasaporte, tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que corresponda, emitido por la autoridad competente).	Sí []	No []	N/A []
17	Poder general notariado expedido para actos de administración o de dominio, pleitos y cobranzas del representante legal.	Sí []	No []	N/A []

REPRESENTACION FEDERAL*	DGIL*
Revisó	Revisó
Nombre y Firma	Nombre y Firma

SOLICITANTE *
Entregó
Nombre y Firma del solicitante / Representante legal

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 2
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
SOLICITUD DE APOYO

Como mínimo deberá contar con la información señalada con un (*) Antes de llenar esta forma lea la sección "Consideraciones generales para su llenado".	Para uso exclusivo de la Secretaría de Economía: (CITESE PARA CUALQUIER INFORMACION) FOLIO SOLICITUD DE APOYO:
CATEGORIA: * 	SECTOR: *

I DATOS DEL SOLICITANTE			
1) Nombre del proyecto:*			2) Clase SIEM:*
3) Objetivo General:*			
4) Tamaño de la empresa:*		5) Ambito de la empresa:*	
		6) Actividad principal:*	
7) Nombre o Razón Social de quien solicita el Apoyo:*			
8) En su caso, nombre del representante legal:		10) RFC:*	
9) Correo Electrónico:		11) CURP:	
Con fundamento en el artículo 35 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, autorizo la recepción de notificaciones, requerimientos, solicitudes y resoluciones relacionadas al PROIND, a la dirección de correo electrónico señalada			
12) Teléfono y/o Fax:*		13) Extensión:	
14) Domicilio fiscal:*			
Tipo de vialidad*			
Nombre de vialidad*			
Número exterior*			
Número interior			
Tipo del asentamiento humano *			
Nombre del asentamiento humano*			
Código Postal*			
Municipio o Delegación			
Nombre de la localidad (Municipio)*			
Entidad Federativa*			
Entre vialidades:			
Tipo de vialidad 1			
Nombre de la vialidad 1			
Tipo de vialidad 2			
Nombre de la vialidad 2			
Vialidad posterior:			
Tipo de vialidad			
Descripción de la ubicación			
*			
II DATOS DEL DOMICILIO DEL PROYECTO			
15) Domicilio del proyecto (sólo en caso de ser diferente al anterior)			
Tipo de vialidad*			Número exterior*
Nombre de vialidad*			Número interior
Tipo del asentamiento humano *			Código Postal*
Nombre del asentamiento humano*			
Municipio o Delegación			Entidad Federativa*
Nombre de la localidad (Municipio)*			
Entre vialidades:			
Tipo de vialidad 1			Nombre de la vialidad 1
Nombre de la vialidad 1			
Tipo de vialidad 2			Nombre de la vialidad 2
Nombre de la vialidad 2			
Vialidad posterior:			Nombre de la vialidad
Tipo de vialidad			
Descripción de la ubicación*			
III JUSTIFICACION TECNICA Y MONTO DE APOYO SOLICITADO			
Valor total del proyecto (valores mínimos cotizados sin IVA) [M.N.]: Apoyo solicitado [M.N.]: El monto solicitado no puede ser mayor que el valor máximo señalado en la Convocatoria, ni representar un porcentaje del valor del proyecto mayor que el señalado en la Convocatoria			
16) Breve descripción del proyecto*:			
17) Justificación técnica del proyecto (problemática que resuelve)*:			

IV METAS DEL PROYECTO					
18) Metas *		INICIAL (enero-junio 2014)	FINAL (estimado)		
Valor de la producción					
Remuneraciones					
Gasto por consumo de bienes y servicios					
Costo promedio ponderado de producción					
Volumen de ventas					
Volumen de producción					
Personal ocupado en planta					
Número de beneficiarios directos					
V DEL PROYECTO					
	SI	NO	DESCRIBA		
Fabricación de nuevos productos					
Mejora de calidad					
Implementación de nuevo proceso					
Acceso a nuevos mercados					
VI CRONOGRAMA DEL PROYECTO					
Duración total del proyecto*:					
Fecha inicial*:			Fecha final*:		
Número de actividad	Fase o etapa (inicio, planeación, ejecución, cierre)	Descripción de la actividad	Programa del proyecto a realizar (fechas estimadas)		
			Fecha de inicio de la actividad	Fecha de conclusión de la actividad	
VII FUENTES DE APLICACION DE RECURSOS POR SOLICITUD DE APOYO					
19) Categoría*	20) Aportación que solicita a la SE*		21) Solicitante*		
	Monto	%	Monto	%	
22) TOTAL*					
23) Porcentaje de inversión*	%		%		
VIII OTROS APOYOS RECIBIDOS					
24) Fondo o Programa	25) En caso de que sea otro el fondo o programa especifique:	26) Nombre o denominación del proyecto	27) En caso de que sea otro el nombre o denominación especifique:	28) Monto del Apoyo otorgado al solicitante	29) Año
Como Solicitante, manifiesto bajo protesta de decir verdad, que conozco el contenido y alcances legales de los Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND) para el Ejercicio Fiscal 2014; en consecuencia, manifiesto a nombre propio y, en su caso, de mi representado (a), que nos adherimos a las obligaciones señaladas en dichos Lineamientos. Bajo protesta de decir verdad manifiesto a nombre propio o de mi representado (a) que el Solicitante no está recibiendo Apoyos de otros programas federales dirigidos a los mismos fines que impliquen sustituir su aportación o duplicar Apoyos o subsidios. Asimismo, declaramos que la información contenida en la presente Solicitud de Apoyo, así como la documentación anexa a la misma, es de carácter confidencial, lo anterior con fundamento en los artículos 18 y 19 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.					

IX NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE	
Manifiesto bajo protesta de decir verdad, que los datos asentados en el presente formato son ciertos y verificables en cualquier momento por las autoridades competentes.	
Lugar y fecha*:	
Nombre del solicitante o representante legal*	Firma del solicitante o representante legal*

Consideraciones generales para su llenado:

Este formato es de libre reproducción.

La solicitud se entregará en las Representaciones Federales correspondientes o, en su caso, en la Dirección General de Industrias Ligeras, ubicada en Insurgentes Sur 1940, Colonia Florida, Delegación Alvaro Obregón en los horarios de 9:00 a 14:00 horas y de 15:30 a 17:30 horas, de lunes a viernes.

En el apartado I) DATOS DEL SOLICITANTE, proporcione los datos del Solicitante o de la empresa.

En el apartado II) DATOS DEL DOMICILIO DEL PROYECTO, proporcione los datos del domicilio donde se desarrollará el proyecto, sólo si es diferente del domicilio proporcionado en el apartado I.

En el apartado III) JUSTIFICACION TECNICA Y MONTO DE APOYO SOLICITADO, sea específico con la problemática que resolverá (en caso de ser aprobado) el subsidio y proporcione el monto total solicitado.

En el apartado IV) METAS DEL PROYECTO, proporcione la información basada en los estados financieros de la empresa.

En el apartado V) DEL PROYECTO, proporcione la información basada en las expectativas del proyecto.

En el apartado VI) CRONOGRAMA DEL PROYECTO, proporcione las fechas estimadas de las actividades que conforman el proyecto.

En el apartado VII) FUENTES DE APLICACION DE RECURSOS POR SOLICITUD DE APOYO, proporcione el monto solicitado y el monto que la empresa aportaría.

En el apartado VIII) OTROS APOYOS RECIBIDOS, en caso de haber recibido un Apoyo y/o subsidio mencionarlo dentro de este apartado.

En el apartado IX) NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE, firme la solicitud y escriba su nombre completo preferentemente con tinta azul.

Protección de datos personales:

Los datos recabados de las personas físicas, morales, organismos empresariales, instituciones académicas, de investigación, de desarrollo y organismos públicos, privados o mixtos sin fines de lucro, serán protegidos en los términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y demás disposiciones aplicables; y serán incorporados a una base de datos, cuya finalidad es llevar el control y operación de aquellos que ingresaron solicitudes del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), el cual fue registrado en "Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND)" ante el Instituto Federal de Acceso a la Información Pública (www.ifai.org.mx), y no podrán ser transmitidos a ninguna persona u organismo. La Dirección General de Industrias Ligeras es la responsable de los datos recabados del Solicitante, la dirección donde el interesado podrá ejercer los derechos de acceso y corrección ante la misma es la Unidad de Enlace de la Secretaría de Economía, con domicilio en Alfonso Reyes No. 30, planta baja, Colonia Hipódromo Condesa, C.P. 06140, México, D.F., teléfono: 57299100 extensión 11327, correo electrónico contacto@economia.gob.mx.

Trámite al que corresponde el formato: Solicitud de Apoyo del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND)

Número de Registro Federal de Trámites y Servicios: SE-07-033

Fecha de autorización del formato por parte de la Oficialía Mayor: 22/09/2014

Fecha de autorización del formato por parte de Comisión Federal de Mejora Regulatoria:

Fundamento Jurídico-Administrativo

Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el Ejercicio Fiscal 2014.

Ley Federal de Procedimiento Administrativo, artículos 15-A, 16, 17-A, 35.

Documentos Anexos: Impresos y digitalizados (CD, DVD, USB) en el formato electrónico indicado en el **Lineamiento Décimo:**

Documento	Descripción
Acta constitutiva	Sólo aplica para personas morales. Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de acta constitutiva, o su respectiva autorización o registro, y en su caso sus modificaciones; las cuales tendrán que estar inscritas ante el Registro Público que corresponda.
Poder general del representante legal	Para personas morales o personas físicas con representante legal. Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, del poder general notariado expedido para actos de administración o de dominio, pleitos y cobranzas del representante legal, para los casos en que no se mencione en el acta constitutiva.
No revocación del poder	Sólo aplica para personas morales o personas físicas con representante legal. Escrito libre elaborado en papel membretado, en donde conste la no revocación del poder del representante legal, firmado preferentemente con tinta azul.
Identificación oficial del Solicitante y/o Representante legal, según corresponda	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de identificación oficial vigente del Solicitante o del (los) representante(s) legal(es) de la Persona moral (credencial para votar con fotografía, expedida por el Instituto Federal Electoral (IFE) o el Instituto Nacional Electoral (INE), pasaporte, tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que corresponda, emitido por la autoridad competente), en la que se observe la fotografía, la firma y el nombre coincida con el registrado en la CURP.
Identificación oficial del Representante legal de la Persona física	En caso de que la Persona física tenga representante legal, deberá presentar: original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta de: identificación oficial del representante legal (credencial para votar del IFE o INE con fotografía, pasaporte, tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que corresponda, emitido por la autoridad competente).
CURP	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de la CURP obtenida a través del portal http://consultas.curp.gob.mx/ , en los casos en que presenten como identificación oficial vigente, la credencial para votar del IFE, INE o el pasaporte y ésta contenga la CURP, no será necesario presentarla.

RFC	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de Cédula de Identificación Fiscal emitida por el SAT, actualizada, que incluya al menos la siguiente información: datos de identificación, datos de ubicación, fecha de inicio de operaciones, características fiscales vigentes en las cuales se especifique la(s) actividad(es) registrada(s) ante la autoridad fiscal y que permitan demostrar: - Que el Solicitante actualmente desarrolla alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto; y - Que el Solicitante ha operado, durante los 2 (dos) últimos años, en: - Alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto; o - Alguna actividad vinculada o asociada directamente a alguna(s) de las actividades especificadas en el Lineamiento Sexto.
Comprobante de domicilio	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de comprobante de domicilio de la ubicación donde se realizará el proyecto, con antigüedad no mayor a dos meses (recibo del impuesto predial, recibo de los servicios de energía eléctrica, gas, teléfono fijo o de agua). Para el caso en que el nombre del comprobante no coincida con el nombre del Solicitante se deberá adjuntar copia legible del contrato de arrendamiento o comodato y copia legible de la identificación oficial vigente del arrendador o comodante.
SAT 32-D	Original de opinión vigente emitida por el SAT donde se manifieste que el Solicitante se encuentra al corriente de sus obligaciones fiscales, conforme a lo establecido en el artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación, que incluya los siguientes conceptos: inscripción al RFC, créditos fiscales y presentación de declaraciones.
Declaración anual de impuestos 2013	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de la Declaración Anual de impuestos del Ejercicio 2013 incluyendo Anexos y acuse correspondiente emitido por el SAT.
SIEM	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, del comprobante de registro vigente ante el SIEM.
Relación de las cotizaciones del proyecto	Original del formato de utilizando el formato establecido en el Anexo 3 de los Lineamientos, en formato impreso y electrónico, firmado por el Solicitante o su Representante legal, preferentemente con tinta azul.
Cotizaciones	Original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de 3 (tres) cotizaciones a partir de las cuales se elaboró el Anexo 3 , mismas que deberán incluir al menos lo siguiente: - Fecha de la cotización; - Membrete del proveedor; - Nombre o razón social del proveedor; - Domicilio, teléfono y correo electrónico del proveedor; - Nombre o razón social a quien se dirige la cotización (debe ser al Solicitante); - Nombre, cargo y firma del proveedor, - Los demás requisitos que especifique la Convocatoria.
Información del proveedor	- Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de Cédula de Identificación Fiscal actualizada, emitida por el SAT que incluya el domicilio fiscal del proveedor. - Los demás requisitos que especifique la Convocatoria.
Carta compromiso del solicitante	Original del escrito que se incluye en el Anexo 4 de los Lineamientos, firmado por el Solicitante o su Representante legal, preferentemente con tinta azul
Documentación de Organismos Empresariales	Si la Persona moral es una asociación o cámara de representación empresarial, sin fines de lucro, deberá entregar original con fines de cotejo y copia simple legible, preferentemente en tamaño carta, de lo siguiente: - Clave Unica de Inscripción al Registro Federal de las Organizaciones de la Sociedad Civil (CLUNI) o el oficio emitido por la autoridad correspondiente donde conste la respuesta a la solicitud de consulta, en caso de tratarse de una Asociación Civil. - Oficio de la autorización de su constitución o copia de la escritura pública otorgada ante notario público en la que se protocolicen los estatutos, asegurándose de que en el apartado de antecedentes de la misma consten los datos de su constitución y se transcriban los estatutos si la Persona moral es una cámara empresarial, confederación o asociación empresarial. Los demás requisitos que especifique la Convocatoria.

- Y la información que se especifique en la Convocatoria correspondiente.

Tiempo de Respuesta: 3 meses

Número telefónico del responsable del trámite para consultas: 5229-61-00 extensión: 34200

Número telefónico para quejas: Organo Interno de Control en la SE: (55) 56 29 95 52 (directo) (55) 56 29 95 00 (conmutador) Extensiones: 21200, 21210, 21212, 21214 y 21219 Con horario de atención de Lunes a Viernes de 9:00 a 18:00 horas Correo Electrónico: atencion.ciudadanaoic@economia.gob.mx	Centro de Contacto Ciudadano: En el Distrito Federal: 2000-3000. Ext. 2164 Correo Electrónico: contactociudadano@funcionpublica.gob.mx

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 3
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD DE LAS
INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
RELACION DE LAS COTIZACIONES DEL PROYECTO

Para uso exclusivo de la Secretaría
de Economía:
(CITASE PARA CUALQUIER INFORMACION)

FOLIO DE SOLICITUD DE APOYO:

Como mínimo deberá contar con la información señalada con un (*)
Antes de llenar esta forma lea la sección "Consideraciones generales para su llenado".

DATOS GENERALES	
Nombre, Denominación o Razón Social de quien solicita el Apoyo: *	
En su caso, nombre del representante legal:	
RFC*:	
CURP:	

RELACION DE COTIZACIONES DEL PROYECTO							
CATEGORIA*:	APOYO SOLICITADO*:						
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia de la cotización	Nombre del proveedor	Precio unitario (sin IVA)	Unidad monetaria	Tipo de Cambio	Monto total (M.N.)
Valor mínimo:							
Nombre de la maquinaria, equipo o servicio cotizado	Cantidad	Número de referencia					

OBSERVACIONES GENERALES (Opcional)

NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE				
Manifiesto bajo protesta de decir verdad, que los datos asentados en el presente formato son ciertos y verificables en cualquier momento por las autoridades competentes. Lugar y fecha*: <table border="0"><tr><td> </td><td> </td></tr><tr><td>Nombre del solicitante o representante legal*</td><td>Firma del solicitante o representante legal*</td></tr></table>			Nombre del solicitante o representante legal*	Firma del solicitante o representante legal*
Nombre del solicitante o representante legal*	Firma del solicitante o representante legal*			

Consideraciones generales para su llenado: • Esta forma es de libre reproducción y debe llenarse en computadora, máquina o a mano con letra de molde legible. • Debe presentarse en original y copia para el acuse de recibo. • Se deben respetar las áreas destinadas para uso exclusivo de la SE. • En el apartado DATOS GENERALES, proporcione el Nombre o razón social del Solicitante, en su caso, Nombre del Representante Legal, RFC y CURP. • Relacionar las cotizaciones que se presentan. • Anexar al formato las cotizaciones por el orden presentado (identificarlas con un número de referencia). • Cada tabla o grupo de cotizaciones deberá corresponder al mismo concepto. Puede agregar a la tabla las filas que requiera si tiene más cotizaciones. • El número de conceptos a incluir serán los mismos que se requieran para llegar al total del monto presupuestado. • El Apoyo solicitado, debe de coincidir con el monto total presupuestado. • Para la evaluación del Proyecto, todos los precios se manejarán sin impuestos. • La relación de cotizaciones se entregará en las Representaciones Federales correspondientes en los horarios de recepción establecidos por cada una de las representaciones federales o, en su caso, en la Dirección General de Industrias Ligeras, ubicada en Insurgentes Sur No.1940, Col. Florida, C.P. 01030, Del. Alvaro Obregón, México, D.F., Planta Baja, en los horarios de 9:00 a 14:00 horas y de 15:30 a 17:30 horas, de lunes a viernes. Protección de datos personales: Los datos recabados de las personas físicas, morales, organismos empresariales, instituciones académicas, de investigación, de desarrollo y organismos públicos, privados o mixtos sin fines de lucro, serán protegidos en los términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y demás disposiciones aplicables; y serán incorporados a una base de datos, cuya finalidad es llevar el control y operación de aquellos que ingresaron solicitudes del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), el cual fue registrado en "Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND)" ante el Instituto Federal de Acceso a la Información Pública (www.ifai.org.mx), y no podrán ser transmitidos a ninguna persona u organismo. La Dirección General de Industrias Ligeras es la responsable de los datos recabados del Solicitante, la dirección donde el interesado podrá ejercer los derechos de acceso y corrección ante la misma es la Unidad de Enlace de la Secretaría de Economía, con domicilio en Alfonso Reyes No. 30, planta baja. Colonia Hipódromo Condesa, C.P. 06140, México, D.F., teléfono: 57299100 extensión 11327, correo electrónico contacto@economia.gob.mx.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 4
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
CARTA COMPROMISO DEL SOLICITANTE

CATEGORIA _____

<<HOJA MEMBRETADA DE LA EMPRESA>>

<<CIUDAD, ESTADO>>, a <<DIA>> de <<MES>> de 2014.

Consejo Directivo del PROIND

Dirección General de Industrias Ligeras

Secretaría de Economía

Presente

Por la presente, <<NOMBRE DEL SOLICITANTE O REPRESENTANTE LEGAL>> << en mi carácter de >> <<en representación de NOMBRE DE LA EMPRESA Y RAZON SOCIAL>> solicitante del Apoyo "X", y con la intención de ser Beneficiario, en el marco del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), enterado y advertido de las penas aplicables para los falsos declarantes, en términos del artículo 247, fracción I, del Código Fiscal Federal, manifiesto bajo protesta de decir verdad que:

- No recibo Apoyos por parte de otros Programas Federales para la misma categoría que haya solicitado en el PROIND durante 2014 que impliquen duplicidad o sustitución de Apoyos para el proyecto.
- No soy <<mi representada no es>> servidor público de la SSIC, de las Delegaciones o en general de la SE, de las Secretarías de Desarrollo Económico o su equivalente de las Entidades Federativas, ni cónyuge o pariente consanguíneo o por afinidad hasta el cuarto grado, o civil de alguno de los servidores públicos que participan formalmente en el proceso de evaluación y/o autorización de los Apoyos. <<EN EL CASO DE PERSONAS MORALES AGREGAR LO SIGUIENTE: No tenemos en los consejos directivo o de administración, socios o miembros que se encuentren en el mismo supuesto y las demás personas que al efecto se refieran en las legislaciones federales y estatales aplicables en materia de responsabilidades de los servidores públicos.>>
- <<NOMBRE DE LA PERSONA FISICA O RAZON SOCIAL DE LA PERSONA MORAL QUE SOLICITA EL APOYO>> no <<he/ha>> sido objeto de sanción administrativa, y no <<soy/es>> parte actora o demandante de proceso, querella, juicio o similar pendiente de resolución contra de actos de autoridad, relacionados con la entrega o cancelación de Apoyos en el marco de los Programas de la Secretaría de Economía o cualquiera de sus organismos desconcentrados y descentralizados
- Ningún socio de mi representada <<NOMBRE DE LA PERSONA MORAL>>, miembro de los consejos directivo o de administración, tiene adeudos vigentes, requerimientos pendientes de solventar, ha sido sancionado o tiene suspensión de Apoyo o recomendación de suspensión de apoyo de este u otros programas federales.
- No tengo adeudos vigentes, requerimientos pendientes de solventar, ni he sido sancionado o tengo suspensión alguna de Apoyo o recomendación de suspensión de apoyo de este u otros programas federales.

Asimismo, me comprometo a cumplir con lo establecido en los Lineamientos del PROIND para el ejercicio fiscal 2014 y las obligaciones señaladas en dicho Programa, para llevar a cabo la correcta ejecución y administración de los recursos otorgados y contribuir en la elaboración de los informes y reportes de seguimiento establecidos en caso de que la Solicitud de Apoyo resulte aprobada.

Atentamente,

<<FIRMA DEL SOLICITANTE O REPRESENTANTE LEGAL>>

<<NOMBRE DEL SOLICITANTE O REPRESENTANTE LEGAL>>

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."



**Para uso exclusivo de la Secretaría de Economía:
(CITASE PARA CUALQUIER INFORMACION)**

FOLIO SOLICITUD DE APOYO:

CATEGORIA*

SECTOR*

I DATOS DEL BENEFICIARIO				
1) Denominación o Razón Social*: _____				
2) En su caso, nombre del representante legal: _____				
3) CURP : _____		4) RFC*: _____		
II DATOS DEL INFORME QUE PRESENTA				
5) Ejercicio fiscal :* _____		6) Fecha de elaboración:* _____		
7) Periodo:* _____				
III DATOS DE LA SOLICITUD DE APOYO AUTORIZADA				
8) Nombre del proyecto.* _____				
9) Objetivo general:* _____				
10) Valor de la solicitud de Apoyo (en pesos)* _____		11) Aportación del beneficiario (en pesos)* _____		
12) Aportación del gobierno federal (en pesos)* _____		13) Duración del proyecto de la solicitud de Apoyo: (días naturales) * _____		
IV EJERCICIO DE LOS APOYOS				
Señale todas las erogaciones con cargo a los Apoyos otorgados por el PROIND, con sus respectivos entregables. En su caso, indique documentación soporte.				
14) Categoría*		15) Concepto*		16) Monto*
17) Soporte documental				
18) Describa ampliamente cómo las erogaciones realizadas se relacionan directamente con el desarrollo y ejecución del proyecto.				
V CRONOGRAMA DEL PROYECTO*				
Número de actividad	Fase o etapa (inicio, planeación, ejecución, cierre)	Descripción de la actividad	Programa del proyecto a realizar (fechas estimadas)	
			Fecha de inicio de la actividad	Fecha de conclusión de la actividad
VI FUENTES DE APLICACION DE RECURSOS POR SOLICITUD DE APOYO*				
19) Categoría	20) Aportación que solicita a la SE		21) Solicitante	
	Monto	%	Monto	%
22) TOTAL				
23) Porcentaje de inversión				
Elaboró informe				
Manifiesto bajo protesta de decir verdad, que los datos asentados en el presente formato son ciertos y verificables en cualquier momento por las autoridades competentes.				
Nombre del solicitante o representante legal*			Firma del solicitante o representante legal*	
(Beneficiario)				

Consideraciones generales para su llenado:

- Este formato es de libre reproducción.

- Puede añadir la información adicional con la que cuente para acreditar la ejecución de la solicitud de Apoyo y la aplicación de los recursos otorgados.
- El informe se entregará en la Representación Federal que corresponda o, en su caso, en la Dirección General de Industrias Ligeras, ubicada en Insurgentes Sur 1940 segundo piso, Colonia Florida, Delegación Alvaro Obregón en los horarios de 9:00 a 14:00 horas y de 15:30 a 17:30 horas, de lunes a viernes.
- El informe de avance presentado por el Beneficiario deberá entregarse impreso en original firmado conforme al Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el Ejercicio Fiscal 2014.

Trámite al que corresponde el formato: **Informe de Avance del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el ejercicio Fiscal 2014.**

Número de Registro Federal de Trámites y Servicios: SE-07-034

Fecha de autorización del formato por parte de la Oficialía Mayor: 22/09/2014

Fecha de autorización del formato por parte de Comisión Federal de Mejora Regulatoria:

Fundamento jurídico-administrativo:

Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el Ejercicio Fiscal 2014, publicados en el Diario Oficial de la Federación el dd/mm/aaaa.

Documentos Anexos: Impresos y digitalizados (CD, DVD, USB) en el formato electrónico indicado en el **Lineamiento Décimo noveno:**

Documento	Descripción
Estado de cuenta	Copia simple legible, preferentemente en tamaño carta del estado de cuenta bancario del Beneficiario en donde se refleje el movimiento de ingreso de los recursos y, en su caso, las erogaciones de conformidad con la Solicitud de Apoyo autorizada y los plazos definidos en el Cronograma presentado en la Solicitud de Apoyo. El estado de cuenta deberá contener al menos los siguientes elementos: - Denominación social de la Entidad Financiera; - Nombre del titular de la cuenta (debe ser el Beneficiario); - Periodo (desde la apertura de la cuenta hasta la fecha de realización del Informe de avance); - Los movimientos efectuados en el periodo correspondiente, incluyendo al menos: monto, fecha de las operaciones, RFC del Proveedor, concepto del pago, así como la moneda en que se denomine la operación. La cuenta bancaria deberá ser la misma que se registró al momento de la notificación de la aprobación de la Solicitud de Apoyo.
Recibo de entrega de subsidio	Original del Formato de Recibo de entrega de subsidio al Beneficiario incluido en el Anexo 7 , firmado preferentemente con tinta azul.
Facturas	Los montos de las facturas deberán coincidir con las cifras presentadas en las cotizaciones incluidas en la Solicitud de Apoyo así como los nombres de los Proveedores presentados al inicio del procedimiento y permitir documentar el pago que corresponda a la etapa en que se encuentre el proyecto de conformidad con el Cronograma de actividades señalado en el Anexo 2 . Los comprobantes fiscales deberán cumplir con lo establecido en el Código Fiscal de la Federación. En el caso de adquisiciones realizadas en el país Copia simple legible de la impresión de los Comprobantes Fiscales Digitales por Internet (CFDI) correspondientes a las erogaciones efectuadas de conformidad con la Solicitud de Apoyo. En el caso de adquisiciones realizadas en el extranjero Original para cotejo y copia simple legible preferentemente en tamaño carta de las facturas de compra y los pedimentos de importación correspondientes.
Verificación de facturas	Impresión del resultado de la verificación del CFDI obtenida en la página de Internet del Servicio de Administración Tributaria (SAT). https://verificacfdi.facturaelectronica.sat.gob.mx/ (Si aplica) Impresión del resultado de la verificación del pedimento obtenida en la página del Sistema de Operación Integral Aduanera. http://www.aduanas.gob.mx/SOIANET/oia_consultarap_cep.aspx
Evidencia fotográfica o documental	Fotografías que permitan demostrar el estado de la empresa al momento en que se presentó la Solicitud de Apoyo y el desarrollo de cada una de las etapas del proyecto de conformidad con el Cronograma de actividades señalado en el Anexo 2 . Cada una de las fotografías deberá incluir fecha de captura y breve descripción de conformidad con lo que señale la Convocatoria.

- Y la información que se especifique en la Convocatoria correspondiente.

Tiempo de respuesta: 3 (tres) meses.

Número telefónico del responsable del trámite para consultas: 5229-6100 extensión: 34200

Número telefónico para quejas:**Órgano Interno de Control en la SE:**

(55) 56 29 95 52 (directo)

(55) 56 29 95 00 (conmutador)

Extensiones: 21200, 21210, 21212, 21214 y 21219

Con horario de atención de Lunes a Viernes de 9:00 a 18:00 horas

Correo Electrónico: atencion.ciudadanaoic@economia.gob.mx

Centro de Contacto Ciudadano:

En el Distrito Federal: 2000-3000. Ext. 2164

Correo Electrónico:

contactociudadano@funcionpublica.gob.mx

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa.



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 7
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
RECIBO DE ENTREGA DE SUBSIDIO AL BENEFICIARIO

CATEGORIA: _____

Sector Apoyado

Nombre o razón social del
Beneficiario:

RFC:

CURP:

Localidad (Municipio):

Estado:

De conformidad con el **Lineamiento Vigésimo quinto** fracción V, del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el Ejercicio Fiscal 2014, por este medio manifiesto que recibí por conducto de la Secretaría de Economía a través de la Dirección General de Industrias Ligeras los recursos otorgados por el Gobierno Federal en su calidad de ejecutor en el marco del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), por concepto de subsidios la cantidad de \$_____ (<<cantidad>> pesos 00/100 M.N.).

Me comprometo a aplicar dicho monto exclusivamente para la solicitud de Apoyo con número de folio <<folio>> autorizada por el Consejo Directivo del PROIND, misma que se detalla en el Convenio de Colaboración No. _____ de fecha (día) de (mes) del 2014.

A su vez, me comprometo a observar todo lo dispuesto en Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el ejercicio Fiscal 2014.

A ____ de ____ del 2014, <<Municipio o Delegación>>, <<Estado>>

Nombre y Firma del Beneficiario o
Representante Legal

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 8
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
CONVENIO DE COLABORACION

CONVENIO DE COLABORACION PARA CONJUNTAR ESFUERZOS Y RECURSOS PARA EL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIOS DE CARACTER TEMPORAL A PROYECTOS PARA INCREMENTAR LA PRODUCTIVIDAD DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS ESTABLECIENDO OPCIONES PARA LA MODERNIZACION DE EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA QUE FORTALEZCAN LAS CAPACIDADES TECNICAS Y OPERATIVAS, USO DE TECNOLOGIAS INNOVADORAS QUE IMPULSEN EL ESCALAMIENTO DE LA PRODUCCION, MEJORAR LAS COMPETENCIAS DE GESTION EMPRESARIAL, FACILITAR EL ACCESO A CERTIFICACION Y ACREDITACION DE COMPETENCIAS EMPRESARIALES PARA LOGRAR MAYOR VALOR AGREGADO, DESARROLLO INDUSTRIAL Y ENCADENAMIENTO PRODUCTIVO, QUE CELEBRAN POR UNA PARTE, EL PODER EJECUTIVO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE ECONOMIA, EN LO SUCESIVO DENOMINADA **LA SECRETARIA**, REPRESENTADA POR <<LA/EL>> <<NOMBRE>>, DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS, **[EN CASO DE QUE PARTICIPE LA REPRESENTACION FEDERAL Y <<LA/EL>> <<NOMBRE>>, <<DELEGADO/SUBDELEGADO>> FEDERAL EN EL ESTADO DE <<ENTIDAD FEDERATIVA>>]** Y POR LA OTRA, <<NOMBRE O RAZON SOCIAL DEL BENEFICIARIO>>, EN LO SUCESIVO DENOMINADA EL BENEFICIARIO, REPRESENTADO POR <<LA/EL>> <<NOMBRE DEL REPRESENTANTE LEGAL>>, EN SU CARACTER DE <<REPRESENTANTE O APODERADO LEGAL>>, QUIENES CONJUNTAMENTE SERAN DENOMINADOS COMO **LAS PARTES**, SUJETANDOSE A LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLAUSULAS:

ANTECEDENTES

1. Que el artículo 28 párrafo décimo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos permite el otorgamiento de asignaciones de recursos federales a actividades que sean prioritarias, cuando éstas sean de carácter temporal y no afecten sustancialmente las finanzas de la Nación;
2. Que el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal <<AÑO>> de las erogaciones del Ramo Administrativo 10, Economía considera recursos presupuestales para el Apoyo y desarrollo de la productividad de las industrias ligeras, con criterios de objetividad, equidad, transparencia, selectividad y temporalidad;
3. Que el artículo 34, fracción XXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece como facultad de la Secretaría de Economía promover, orientar, fomentar y estimular la industria nacional;
4. Que el Consejo Directivo del PROIND, autorizó en la <<TIPO DE SESION>>, de <<FECHA>>, la SOLICITUD DE APOYO que presentó EL BENEFICIARIO <<NOMBRE>>, en los términos de los lineamientos décimo, décimo primero, décimo cuarto y décimo sexto, de los Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el ejercicio fiscal <<AÑO>>, en lo sucesivo PROIND, publicados en el Diario Oficial de la Federación el <<DIA de MES del AÑO>>.

DECLARACIONES

I. DECLARA LA SECRETARIA QUE:

- 1.1. Es una dependencia del Poder Ejecutivo Federal, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 2, fracción I y 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- 1.2. Conforme a lo establecido en el artículo 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, corresponde a LA SECRETARIA, entre otros: formular y conducir las políticas generales de industria y comercio interior; promover, orientar, fomentar y estimular el desarrollo de la industria nacional;
- 1.3. Con fundamento en el artículo 10 fracción VI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, <<la/el>> <<NOMBRE>>, Director(a) General de Industrias Ligeras cuenta con las facultades suficientes para suscribir el presente Convenio << **[en caso de que participe la Representación Federal y << conjuntamente con la/el>> <<NOMBRE>> Delegado(a) y/o Subdelegado(a) Federal del Estado de <<NOMBRE DE LA ENTIDAD FEDERATIVA <<en caso de que participe la Representación Federal, invocar los artículos 50 y 51 del Reglamento Interior de la SE>>]**

- I.4. Conforme a lo dispuesto en la Suficiencia Presupuestaria número <<NUMERO ASIGNACION PRESUPUESTAL de fecha DIA de MES de AÑO >>, expedida por la Dirección General de Programación; Organización y Presupuesto de LA SECRETARIA, ésta cuenta con los recursos presupuestales necesarios para dar cumplimiento a lo establecido en la Cláusula Segunda del Presente Convenio de Colaboración.
- I.5. En los términos de los lineamientos décimo cuarto y décimo sexto, de los Lineamientos del PROIND, el Consejo Directivo autorizó el otorgamiento de los Apoyos al <<BENEFICIARIO>> para la ejecución de la Solicitud de Apoyo con número de folio <<NUMERO DE FOLIO>>.
- I.6. Para efectos del presente Convenio de Colaboración, señala como domicilio legal el ubicado en Alfonso Reyes número 30, en la colonia Hipódromo Condesa, de la Ciudad de México, Distrito Federal, código postal 06140.

II. DECLARA EL<< BENEFICIARIO>> QUE:

- II.1 Es una <<TIPO DE SOCIEDAD >>, constituida conforme a las leyes mexicanas, tal y como consta en la Escritura Pública número <<NUMERO DE ESCRITURA PUBLICA>> otorgada ante la fe del Licenciado <<NOMBRE DEL NOTARIO PUBLICO>>, Notario Público número <<NUMERO DE NOTARIA>>, con fecha <<DIA>> de <<MES>> de <<AÑO>> e inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio, bajo el número de folio <<NUMERO DE REGISTRO>> de fecha <<DIA>> de <<MES>> de <<AÑO>>.

<<SI EL BENEFICIARIO ES PERSONA FISICA>> Es una persona física de nacionalidad mexicana.

- II.2 Su Cédula de Registro Federal de Contribuyentes expedida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la cual se hace constar que su clave de Registro Federal de Contribuyentes es <<RFC>>.
- II.3 Dentro de su <<actividad empresarial u objeto social>> se encuentra: <<ACTIVIDADES PREPONDERANTES>>.
- II.4 Cuenta, en su caso, con la infraestructura y recursos humanos necesarios para ser <<BENEFICIARIO>> en los términos de los numerales décimo, décimo primero de los Lineamientos del PROIND.
- II.5 <<NOMBRE DEL REPRESENTANTE LEGAL>>, en su carácter de <<REPRESENTANTE O APODERADO LEGAL>>, cuenta con las facultades necesarias para suscribir el presente instrumento jurídico, conforme a lo establecido en la Escritura Pública número <<NUMERO DE ESCRITURA PUBLICA>> otorgada ante la fe del Licenciado <<NOMBRE DEL NOTARIO PUBLICO>>, Notario Público número <<NUMERO DE NOTARIA>>, con fecha <<DIA>> de <<MES>> de <<AÑO>> e inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio, bajo el número de folio <<NUMERO DE REGISTRO>> de fecha <<DIA>> de <<MES>> de <<AÑO>>, en la que le fueron otorgadas las facultades con que se ostenta, mismas que manifiesta bajo protesta de decir verdad que a la fecha, no le han sido revocadas ni restringidas o modificadas en forma alguna.
- II.6 Para los efectos del presente Convenio de Colaboración, señala como domicilio legal el ubicado en <<DOMICILIO FISCAL>>.

III. DECLARAN LAS PARTES QUE:

- III.1. Que LA SECRETARIA y EL BENEFICIARIO en lo sucesivo identificados como LAS PARTES han acordado aportar recursos para el desarrollo del proyecto aprobado por el Consejo Directivo del PROIND en los términos del presente Convenio.
- III.2. Que conocen el contenido de los Lineamientos del PROIND; que de conformidad con las anteriores declaraciones LAS PARTES, reconocen su personalidad jurídica y aceptan la capacidad legal con que se ostentan.

En consideración a los anteriores Antecedentes y Declaraciones, LAS PARTES convienen en sujetar el presente Convenio al contenido de las siguientes:

CLAUSULAS

PRIMERA.- El presente Convenio tiene por objeto establecer el monto y los mecanismos para la ministración de los recursos que LA SECRETARIA aportará para el desarrollo de la SOLICITUD DE APOYO aprobada por el Consejo Directivo y detallada en el antecedente 4, el monto de recursos que aportará EL BENEFICIARIO, así como los compromisos que éste adquiere para la correcta aplicación del Apoyo.

SEGUNDA.- LA SECRETARIA aportará recursos por concepto de Apoyos transitorios hasta por un monto total de \$<<CANTIDAD EN NUMERO>> (<<CANTIDAD EN LETRA 00/100 M.N.>>), para desarrollar LA SOLICITUD DE APOYO.

EL BENEFICIARIO se obliga a aportar recursos por un monto de <<CANTIDAD EN PESOS (CANTIDAD EN LETRA 00/100 M.N.)>> para desarrollar LA SOLICITUD DE APOYO aprobada por el Consejo Directivo y detallada en el antecedente 4 de este Convenio, así como a llevar a cabo su ejecución.

La aportación por parte de LA SECRETARIA se realizará de conformidad con lo previsto en los LINEAMIENTOS y LA SOLICITUD DE APOYO aprobada por el Consejo Directivo.

TERCERA.- LAS PARTES acuerdan que el desarrollo y ejecución de la SOLICITUD DE APOYO, señalada en el antecedente 4 de este Convenio, se sujetará a los términos establecidos en la propia Solicitud de Apoyo aprobada, así como a los montos, conceptos específicos, condiciones y porcentaje de Apoyo aprobados por el Consejo Directivo, misma que se agrega como parte integral del presente instrumento, así como a lo establecido en los LINEAMIENTOS.

CUARTA.- Los recursos aportados por LA SECRETARIA para cumplir con el objeto del presente Convenio de Colaboración serán considerados en todo momento como subsidios federales, en términos de las disposiciones aplicables; en consecuencia, no perderán su carácter federal al ser canalizados al BENEFICIARIO y estarán sujetos, en todo momento, a las disposiciones federales que regulan su control y ejercicio.

En este sentido, EL BENEFICIARIO, se obliga a que los recursos señalados en la Cláusula Segunda sean destinados única y exclusivamente para los fines previstos en la cláusula Primera del presente instrumento jurídico.

QUINTA.- Para efectos de la entrega de los recursos a cargo de LA SECRETARIA, EL BENEFICIARIO se compromete a tener una cuenta bancaria específica y exclusivamente para la administración y ejercicio de los recursos federales, que identifique las erogaciones cuyo destino se sujete a lo establecido en este Convenio; en consecuencia, EL BENEFICIARIO, acepta expresamente que hasta en tanto no cumpla con dichos requisitos y normas, LA SECRETARIA no realizará la entrega de los recursos correspondientes, sin incurrir por ello en responsabilidad alguna.

Asimismo, LA SECRETARIA señala que los depósitos de los recursos federales, estarán sujetos a la presentación previa por parte del BENEFICIARIO del recibo que en derecho proceda.

SEXTA.- LA SECRETARIA procurará la asistencia y orientación a EL BENEFICIARIO.

SEPTIMA.- Para el cumplimiento del objeto del presente Convenio de Colaboración, EL BENEFICIARIO, asume las obligaciones previstas en el numeral vigésimo quinto de los Lineamientos del PROIND.

Asimismo, las partes acuerdan que para efectos de los numerales décimo noveno, vigésimo, vigésimo primero y vigésimo quinto de los Lineamientos del PROIND, serán enviados a la DGIL.

OCTAVA.- Por su parte, EL BENEFICIARIO, recabará y conservará en custodia la documentación original justificativa y comprobatoria de la entrega total de los recursos otorgados para los PROYECTOS, en términos de las disposiciones fiscales aplicables o en su defecto por cinco años.

La SSIC a través de la DGIL como área responsable del PROIND, podrá verificar en cualquier momento la documentación a que se refiere esta cláusula.

NOVENA.- LA SECRETARIA y EL BENEFICIARIO se comprometen a ejercer los recursos provenientes del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal <<AÑO>>, a más tardar el 31 de diciembre de <<AÑO>>.

DECIMA.- EL BENEFICIARIO se obliga a reintegrar a la Tesorería de la Federación los recursos que, a la fecha de terminación del presente Convenio, no se hubiesen aplicado a los fines autorizados, no se encuentren comprobados con la documentación correspondiente, o bien, los que resulten de la revisión de gastos en el informe final al que está obligado EL BENEFICIARIO a entregar a la DGIL, así como el saldo de la cuenta específica referida en la Cláusula Quinta, incluyendo los rendimientos financieros e intereses.

DECIMA PRIMERA.- LA SECRETARIA manifiesta y EL BENEFICIARIO acepta que la primera podrá suspender o cancelar total o parcialmente la entrega de los Apoyos destinados a LA SOLICITUD DE APOYO con sujeción a lo dispuesto en los lineamientos vigésimo sexto y vigésimo séptimo de los Lineamientos del PROIND.

DECIMA SEGUNDA.- Los recursos públicos federales a que se refiere el presente Convenio podrán ser revisados por la Secretaría de la Función Pública, el Organo Interno de Control en LA SECRETARIA y/o auditores independientes contratados para tal efecto; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Auditoría Superior de la Federación y demás instancias que en el ámbito de sus respectivas atribuciones resulten competentes.

Con el fin de verificar la correcta aplicación de los Apoyos otorgados y el cumplimiento de las obligaciones a cargo de EL BENEFICIARIO a partir de la firma de este Convenio, la DGIL, por sí misma o a través de terceros, podrá realizar auditorías técnicas, visitas de supervisión o inspección.

EL BENEFICIARIO se obliga a aceptar y facilitar las visitas de supervisión e inspección que, en el ejercicio de sus atribuciones realicen las autoridades señaladas en la presente cláusula.

DECIMA TERCERA.- En caso de que EL BENEFICIARIO incumpla sus obligaciones señaladas en el presente Convenio, los Lineamientos del PROIND, y demás disposiciones aplicables, la SE podrá rescindir administrativamente el presente Convenio.

Esta rescisión operará sin necesidad de acción judicial o arbitral previa. EL BENEFICIARIO acepta que ante la rescisión del Convenio, éste quedará obligado al término que establezca el Consejo Directivo del PROIND, a la devolución de la cantidad señalada en la cláusula Segunda de este convenio o su parte proporcional, según sea el caso, sin responsabilidad alguna por los gastos, expensas, erogaciones o análogos que hubiere realizado.

DECIMA CUARTA.- LAS PARTES manifiestan que en la celebración del presente Convenio de Colaboración, no existe error, dolo, mala fe, violencia, intimidación, lesión o cualquier otra causa de nulidad que pudiera invocarse.

DECIMA QUINTA.- Para cualquier controversia que se suscite por la interpretación o cumplimiento del presente Convenio, LAS PARTES están de acuerdo en someterse a la competencia de los Tribunales Federales de la Ciudad de México, renunciando al fuero que por su domicilio presente o futuro pudiera corresponderles.

DECIMA SEXTA.- El presente Convenio iniciará su vigencia a partir de la fecha de su firma y concluirá el 31 de diciembre del 2014, o hasta en tanto EL BENEFICIARIO cumpla con todas las disposiciones a su cargo.

Leído que fue a LAS PARTES el contenido íntegro del presente Convenio de Colaboración y enteradas de su contenido, alcance y fuerza legal, lo firman en cinco tantos en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los <<DIA>> días del mes de <<MES>> de <<AÑO>>.

POR LA SECRETARIA _____ <<NOMBRE>> DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS	POR EL <<BENEFICIARIO >> _____ <<NOMBRE DEL SOLICITANTE/ REPRESENTANTE LEGAL>>
_____ <<NOMBRE>> DELEGADO(A)/ SUBDELEGADO(A) FEDERAL	

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 9
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
DICTAMEN AUDITADO

CATEGORIA _____

<<Hoja membretada del Despacho o Contador Público que elaboró el Dictamen>>

<<CIUDAD, ESTADO>>, a <<DIA>> de <<MES>> de 2014

CONSEJO DIRECTIVO DEL PROIND
DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
SECRETARIA DE ECONOMIA
PRESENTE

De conformidad con los Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el Ejercicio Fiscal 2014, y a solicitud del C. <<NOMBRE>>, Representante Legal de <<NOMBRE O RAZON SOCIAL DEL BENEFICIARIO>>, con RFC <<RFC>>, con domicilio fiscal en <<CALLE, NUMERO, COLONIA, CIUDAD, ESTADO, CODIGO POSTAL>>, y número de teléfono <<NUMERO DE TELEFONO>>, comunico que tuve a la vista la información que sustenta el presente dictamen:

- Objeto social de la empresa: _____
- Relación de activos fijos: _____
- Información listada en los siguientes cuadros:

Concepto	En el periodo t-1	Estimado (Anexo 2)	En el periodo t	Variación %
Valor de la producción				
Remuneraciones				
Gasto por consumo de bienes y servicios				
Costo promedio ponderado de producción				
Volumen de ventas				
Volumen de producción				
Personal ocupado en planta				

Número de actividad	Fase o etapa (inicio, planeación, ejecución, cierre)	Descripción de la actividad	Programa inicial (Solicitud de Apoyo)		Programa realizado		Observaciones respecto de la variación
			Fecha de inicio de la actividad	Fecha de conclusión de la actividad	Fecha de inicio de la actividad	Fecha de conclusión de la actividad	

Atentamente;

Manifiesto bajo protesta de decir verdad, que los datos asentados en el presente formato son ciertos y verificables en cualquier momento por las autoridades competentes.

<<FIRMA DEL CONTADOR PUBLICO>>

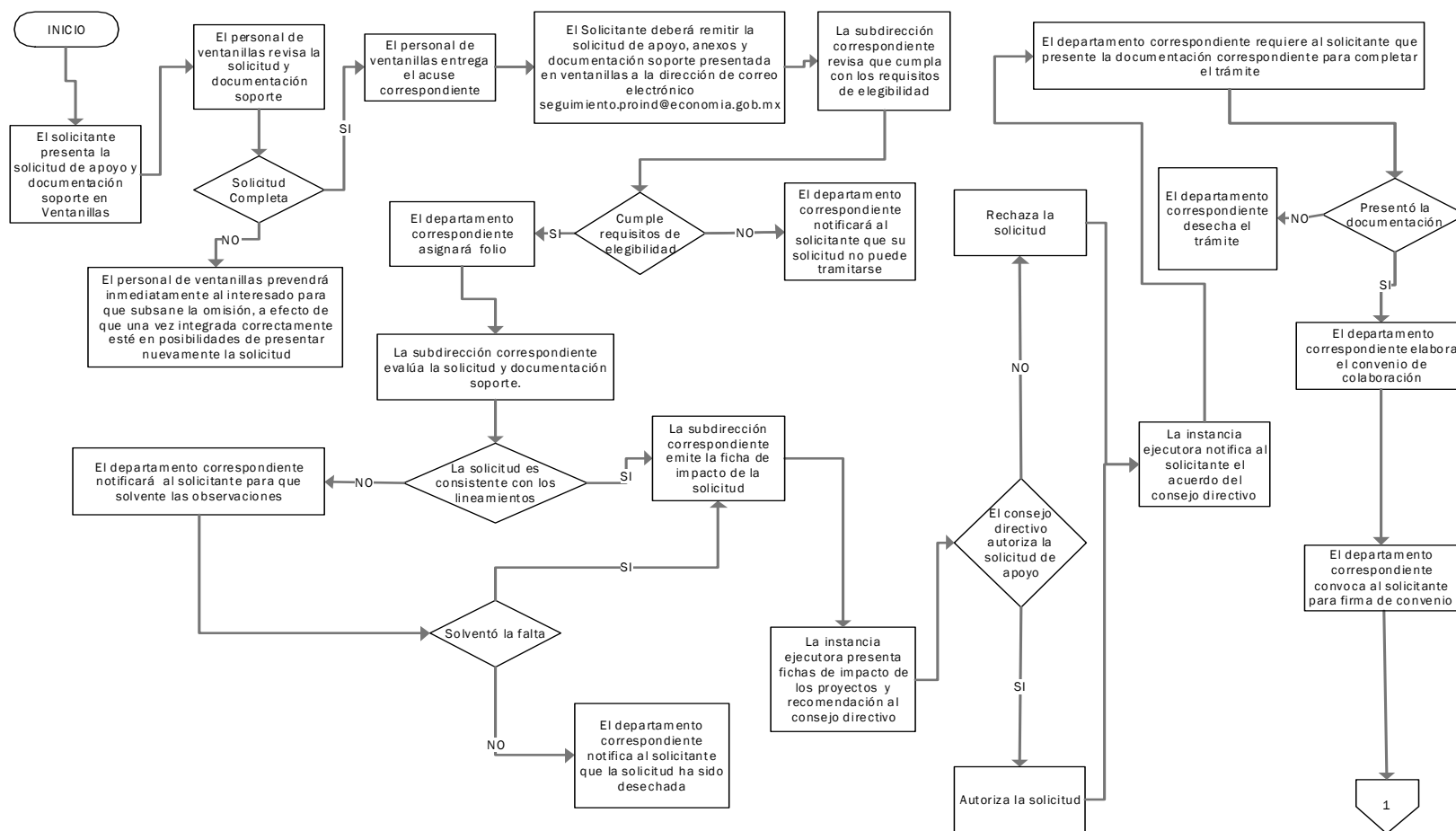
C.P.C. <<NOMBRE DEL CONTADOR PUBLICO>>

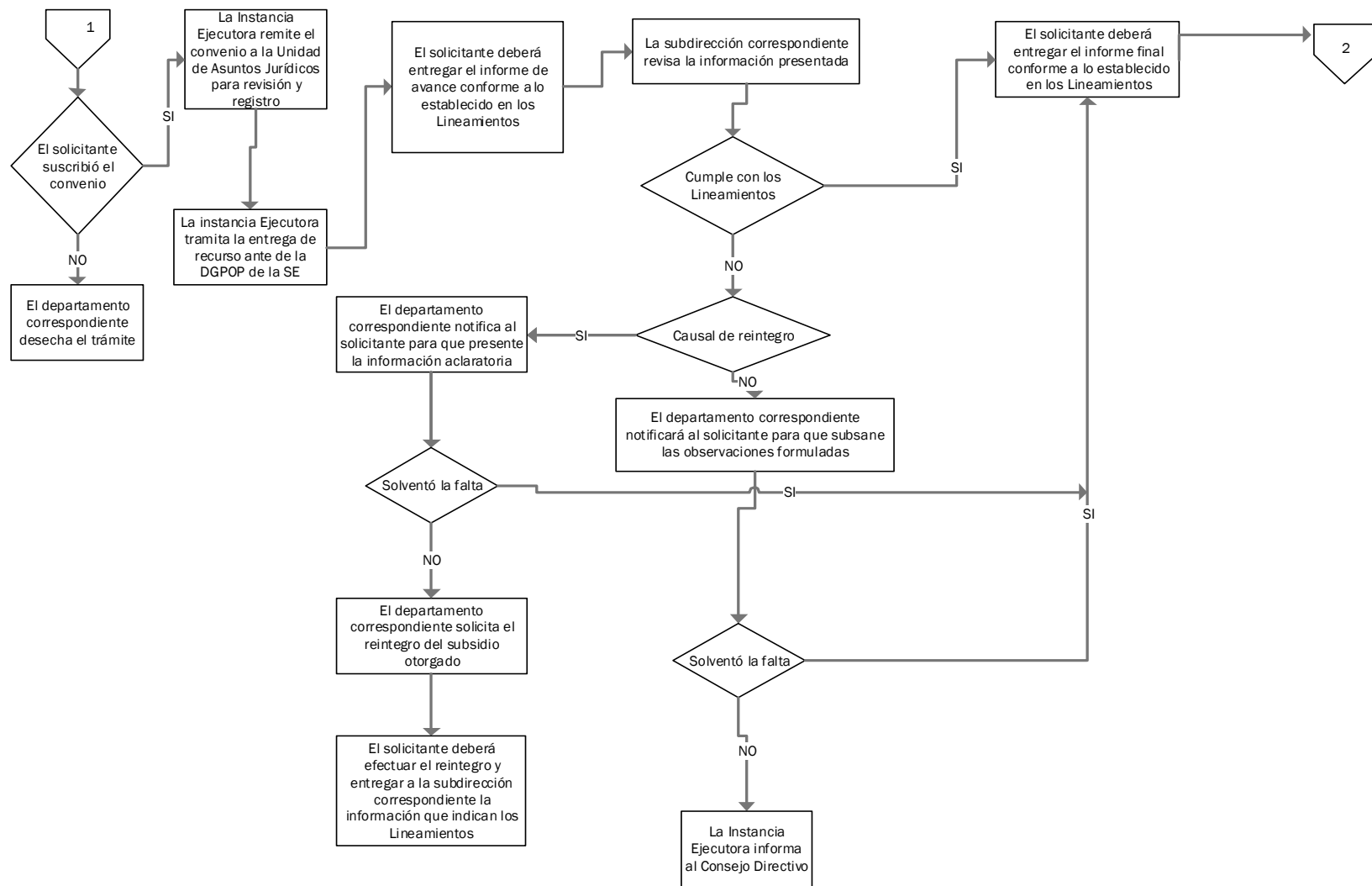
Registro ante la Administración General de Auditoría

Fiscal de la Federación (AGAFF) No. <<NUMERO DE REGISTRO>>

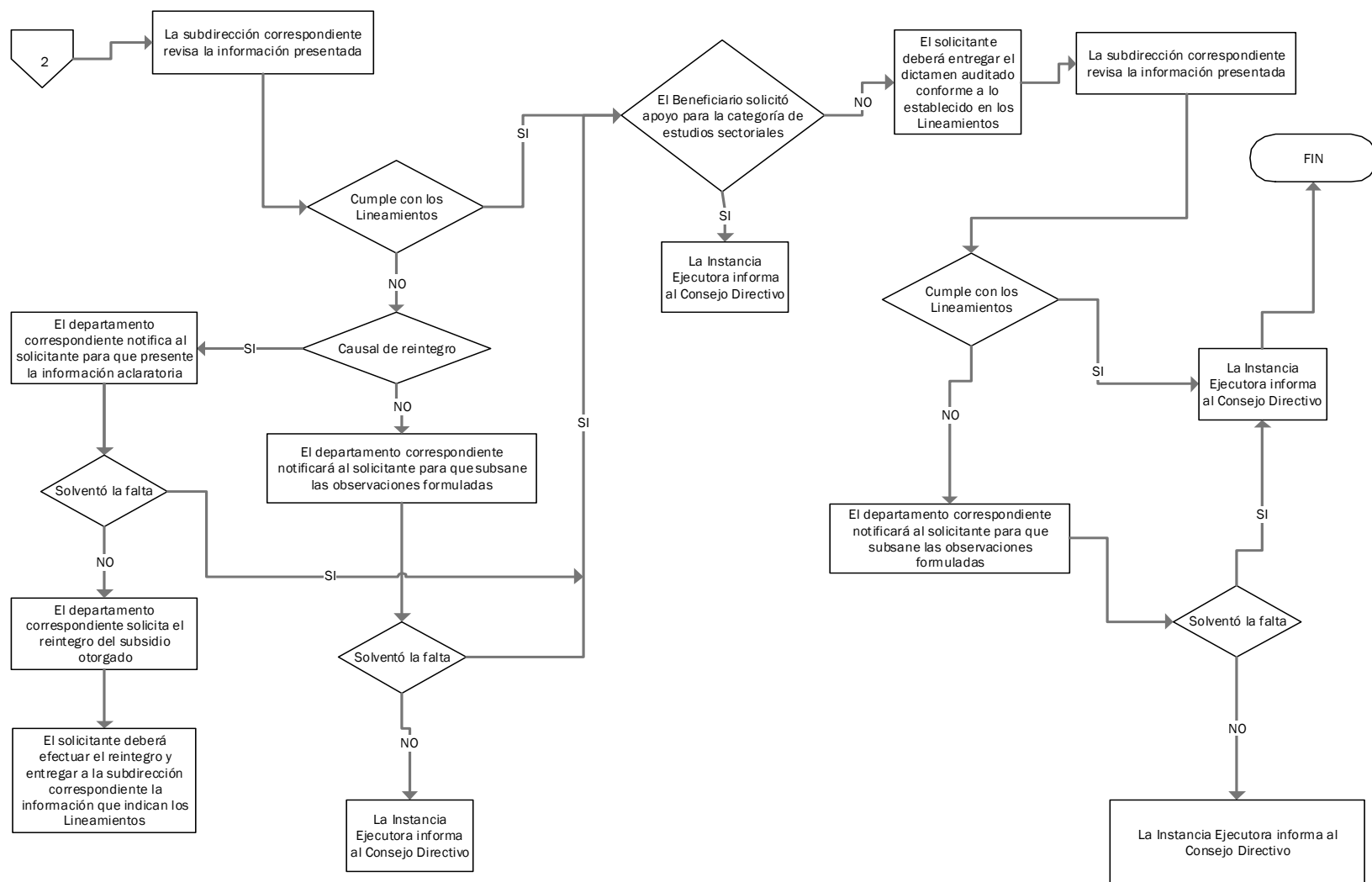
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa."

DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 10
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
DIAGRAMA DE PROCEDIMIENTO DE LAS SOLICITUDES DE APOYO





"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa"



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa"



DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIAS LIGERAS
ANEXO 11
PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD
DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND)
FORMATO DE CONVOCATORIA

CONVOCATORIA PROIND 2014 – XX

PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA PRODUCTIVIDAD DE LAS INDUSTRIAS LIGERAS (PROIND) 2014

El Consejo Directivo del PROIND, con fundamento en el Lineamiento décimo sexto de los Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND), para el Ejercicio Fiscal 2014, publicados en el Diario Oficial de la Federación el XX de XXX de 2014.

CONVOCA A

Las personas físicas o morales, legalmente constituidas interesadas en obtener Apoyos para la implementación de proyectos productivos cuyo objetivo sea fomentar la utilización de nuevas tecnologías productivas, el cumplimiento de estándares o el estudio de los factores que inciden en la productividad.

1. **Objeto.**
2. **Vigencia de la Convocatoria.**

La fecha de apertura de las Ventanillas para esta Convocatoria es el XX de XXXX de 2014 y la fecha de cierre es el XX de XXXX del presente año. Las fechas no incluyen días que oficialmente se señalen como inhábiles y el horario es el siguiente:

- Las oficinas de representación de la SE conforme al horario laboral que cada una tenga para recepción, y
- La ventanilla de recepción de la Dirección General de Industrias Ligeras (DGIL) ubicada en Avenida Insurgentes Sur N° 1940, Colonia Florida, Delegación Alvaro Obregón, C.P. 01030, México, Distrito Federal, Planta Baja, de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 hrs. y de 15:30 a 17:30 hrs.

3. **Monto global (total de la Convocatoria).**
4. **Categorías.**

Categoría	El monto que resulte inferior de las siguientes opciones	
	Monto máximo de apoyo [M.N.]	Porcentaje del Valor total del proyecto (sin I.V.A.) [%]
XXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXX,XXX	XX%

5. **Cobertura.**
Cobertura nacional.
6. **Población Objetivo.**

Personas físicas o morales que demuestran interés en mejorar la productividad de su empresa y que pertenecen a los sectores señalados en el **Lineamiento quinto** del PROIND y entre cuyas actividades declaradas ante el SAT se encuentra(n) alguna(s) de las actividades económicas previstas en el **Lineamiento sexto** específicamente las que se señalan dentro del apartado **XXXXXXXXXX**.

7. Documentación específica que debe incluirse para la Categoría.**8. Requisitos de elegibilidad.**

Serán elegibles para recibir los Apoyos del PROIND, sin discriminación alguna, la Población Objetivo especificada en el Lineamiento Sexto que satisfagan los requisitos de elegibilidad señalados en Lineamiento Décimo primero de los Lineamientos del PROIND.

9. Criterios de selección.

Para la elaboración de la ficha de impacto del proyecto que se indica en la Solicitud de Apoyo se considerarán los siguientes parámetros.

Parámetro	Valor
Índice de productividad	
Variación relativa del valor agregado	
Variación relativa de los costos	
Variación relativa de la eficiencia laboral	
Variación relativa en ventas	
Índice de producción	
Fabricación de nuevos productos	
Mejoramiento de la calidad de la producción	
Número de empresas beneficiadas	
Duración del proyecto	
Relación entre el monto del Apoyo solicitado y el valor de la producción declarado por el Solicitante	

10. Entregables.

Los dispuestos en los Lineamientos del Programa para el Desarrollo de la Productividad de las Industrias Ligeras (PROIND) y además XXXX.

11. Contacto de atención.**12. Quejas.**

Los Beneficiarios y el público en general podrán presentar por escrito sus inconformidades, quejas y denuncias, las cuales podrán ser anónimas conforme a los Lineamientos aplicables, con respecto a la ejecución del PROIND, ante las instancias que a continuación se señalan, en el orden siguiente:

- I. El Órgano Interno de Control en la SE, con domicilio en el séptimo piso del edificio marcado con el número 3025, del Boulevard Adolfo López Mateos, Colonia San Jerónimo Aculco, Delegación Magdalena Contreras, Código Postal 10400, México, Distrito Federal, y
- II. La Secretaría de la Función Pública o quien en su caso ejerza sus atribuciones, ubicada en Insurgentes Sur número 1735-10, Colonia Guadalupe Inn, Delegación Álvaro Obregón, Código Postal 01020, México, Distrito Federal.

En caso de recibir queja en la DGIL, ésta las canalizará al Órgano Interno de Control de la SE, previa notificación al Consejo Directivo.

Las quejas o denuncias se realizarán a través de los formatos correspondientes, que estarán a disposición en los Módulos del Órgano Interno de Control en la SE, en las Delegaciones Federales, en las oficinas de la Secretaría de Economía, y en los Órganos Estatales de Control.

13. Otras disposiciones.

TERCERA SECCION

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTAS a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicado el 11 de junio de 2014.

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

CARLOS FERNANDO ALMADA LÓPEZ, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y PRESIDENTE DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II y 47 fracción I, II y III y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización; 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 6o fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y

CONSIDERANDO

Que los comentarios presentados durante el período de consulta de 60 días que establece la fracción I del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, una vez que fueron analizados, estudiados y discutidos en el Subcomité No. 2 de Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación, éstos se presentaron en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT);

Que de conformidad con lo señalado en la fracción II del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, fueron estudiados y aprobados por consenso en forma definitiva la resolución a todos los comentarios en la cuarta sesión extraordinaria que se llevó a cabo el 24 de septiembre de 2014, del referido Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre;

Que derivado de lo Anterior y de conformidad con lo que establece la fracción III del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a través de este documento he tenido a bien ordenar la publicación de las *"Respuestas a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL"*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014.

Atentamente

Ciudad de México, D.F., a 14 de octubre de 2014.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Carlos Fernando Almada López**.- Rúbrica.

CARLOS FERNANDO ALMADA LÓPEZ, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE y PRESIDENTE DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II y 47 fracciones I, II y III y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se publican las Respuestas a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Comité de Normalización de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios 6.4.1.1 apartado I Presentar, exclusivamente el usuario ante la Secretaría, <i>el formato anexo de solicitud de autorización</i> especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el origen – Destino de la ruta y los tramos y distancias requeridos...	PROCEDE PARCIALMENTE Considerando que la estructura de un formato de solicitud para permiso de conectividad, no es materia de la Norma, es un tema que se considerará en el procedimiento que implemente la Secretaría para la atención de solicitudes de conectividad. No obstante lo anterior, se aclarará en el Proyecto de Norma que la solicitud se presentará mediante el formato que para tal efecto determine la Secretaría.
6.4.1.1 apartado II Presentar, exclusivamente el usuario ante la Secretaría, <i>el formato anexo de solicitud de autorización</i> especial para casos de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen – Destino de la ruta y los tramos requeridos...	PROCEDE PARCIALMENTE Considerando que la estructura de un formato de solicitud para permiso de conectividad no es materia de la Norma, es un tema que se considerará en el procedimiento que implemente la Secretaría para la atención de solicitudes de conectividad. No obstante lo anterior, se aclarará en el Proyecto de Norma que la solicitud se presentará mediante el formato que para tal efecto defina la Secretaría.
Caso 1. Para el caso del transporte de gasolinas, las unidades de Petróleos Mexicanos cumplen con las especificaciones de peso mencionadas en la NOM-012, sin embargo para el caso del transporte de diésel, debido a sus características (gravedad específica) las unidades que lo transportan presenta un mayor peso, limitando su uso en carreteras tipo B, C y D. El disminuir el volumen transportado para el cumplimiento en carreteras tipo B, C y D provocaría oleajes internos que repercuten en situaciones de riesgo, por lo que no resulta factible esta alternativa. Solicitan 3 años de gracia, para circular con unidades que transportan diésel, por tener un mayor peso al permitido. Solicitan 2 años de gracia, para circular con unidades que transportan combustóleo, por tener un mayor peso al permitido.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorpora el artículo SEXTO transitorio, donde se otorga un plazo de 2 años, para que los autotankers, propiedad de PEMEX que transportan diésel o combustóleo, circulen con su capacidad de diseño, a fin de evitar el desabasto de estos productos, como a continuación se detalla. SEXTO.- <i>Los vehículos camión unitario tipo autotankers, propiedad de Petróleos Mexicanos (Pemex), que transporten diésel o combustóleo, podrán transitar en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, únicamente durante un plazo que no excederá de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.</i> <i>Lo anterior sujeto a que PEMEX presente ante la Dirección General de Autotransporte Federal, un programa de adecuación de los vehículos de su propiedad, para que se ajusten a las especificaciones de esta Norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Autotanques NIETO, S.A. de C.V. Proyecto de Norma Oficial Mexicana ANTEPROY-NOM-012-SCT-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION DE JURISDICCION FEDERAL, Circular.- Perteneciente al círculo. De figura de círculo. Andar o moverse en derredor. Transitar.- pasar por vías o parajes públicos.	NO PROCEDENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
2.- Objetivo y campo de aplicación La presente Norma... fijar el peso y dimensiones...	NO PROCEDENTE Considerando que “fijar” es un sinónimo de “establecer”, se conserva la palabra establecer en el Objetivo y Campo de Aplicación.
Registro de horas de servicio: Datos anotados por el conductor, en un formato, indicando tiempo de conducción y descanso por viajes.	NO PROCEDENTE La definición de Bitácora de horas de servicio del conductor que se establece en el Proyecto de Norma, describe claramente el concepto que se aplica en el contenido del proyecto, dando certeza al requisito que debe cumplir el gobernado en el inciso b), del II Del conductor, numeral 6.1.2.2.3 del Proyecto de Norma.
Dispositivo de Seguridad: Cadena o cable de acero, entre el convertidor, el camión, tractocamión o semirremolque, para mantener la conexión entre estos y la dirección de marcha. Nota: No corresponde a la definición: “en caso de falla de la argolla y/o gancho de arrastre, la cual deberá cumplir con las especificaciones que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010.”	NO PROCEDENTE La definición de Cadena de seguridad que se establece en el Proyecto de Norma describe claramente el dispositivo de seguridad y además agrega como referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010, donde se regulan las características de resistencia y calibre de este dispositivo, lo que permite dar más certeza al gobernado para su cumplimiento.
Camión remolque: Combinación vehicular constituida por un camión unitario y un remolque, destinada al transporte de carga.	NO PROCEDENTE La definición de Camión remolque que se establece en el Proyecto de Norma, cumple con la definición que se establece en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.
Peso útil: Carga máxima que un camión unitario o combinación vehicular que pueden transportar en condiciones de seguridad. Nota: No corresponde a la definición: y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.	NO PROCEDENTE La definición de Peso útil que contiene el Proyecto de Norma, es la misma que se establece en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
Carta de porte: Título legal del contrato entre el remitente o usuario y empresa de autotransporte, conteniendo las menciones que exige el código de la materia. Nota: No corresponde a la definición: “y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas” “y surtirán los efectos que en él se determinen.	NO PROCEDENTE La definición de Carta de Porte se mantiene en los mismos términos, al corresponder a la definición establecida en el artículo 2, fracción II, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
Convertidor (Dolly): Vehículo no dotado de medios de propulsión, constituido por un chasis, eje(s), suspensión, frenos, quinta rueda, barra de tracción, para ser enganchado a un camión unitario, tractocamión o semirremolque. Nota: Es necesario que la SCT extienda placas y tarjeta de circulación, con la finalidad de que las Unidades de Verificación puedan aplicar la NOM-068 a estos vehículos. El convertidor soporta y transporta el 50% de la carga del remolque.	NO PROCEDENTE La definición de Convertidor que se establece en el Proyecto de Norma, define todos los tipos de sistemas acoplamiento que pueden ser utilizados para unir un semirremolque o un remolque a un camión o a otro semirremolque, sin limitar al gobernado a un solo tipo de acoplamiento a través de un dolly. El tema de expedición de placas y tarjetas de circulación no es materia de esta Norma.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Indicadores de peligro para carga sobresaliente posterior: Tablero de metal o madera de forma rectangular de 0,30 m de altura y con un ancho equivalente al vehículo, sostenido firmemente y pintado con raya de 0,10 m, alternadas e inclinadas a 45 grados en colores negro y blanco reflejante.	NO PROCEDENTE En la definición de Indicadores de peligro para carga sobresaliente posterior que propone el promovente incluye la palabra “sostenido” sustituyéndola por “sujeto”, palabra que se utiliza en la definición del Proyecto de Norma. No obstante que las dos palabras son correctas, se considera que la palabra en este caso correcta es “sujeto”, del verbo sujetar.
Nota de Embarque: Con la carta de porte se da cumplimiento a lo establecido en el Art. 581 del Código de Comercio, Art. 2656 del Código Civil, Art. 66 de la Ley de Vías General de Comunicación y a fracción II. Art. 2º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y a la NOM-125-SCFI-1998.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la definición de Nota de Embarque, que no mejora el entendimiento, descripción o claridad al texto del Proyecto de Norma.
Peso por eje: Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.	PROCEDENTE En la definición Peso por eje que propone el promovente, incluye la palabra “rodamiento” sustituyéndola por “rodadura” que contiene la definición del Proyecto de Norma. Se considera procedente considerando que los términos usados en ingeniería de tránsito para proyectos de construcción, conservación y operación de carreteras define Superficie de Rodamiento como: Superficie del camino que utilizan los vehículos para transitar sobre ella.
Peso vehicular: Peso de un camión unitario o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga.	NO PROCEDENTE La definición de Peso vehicular que contiene el Proyecto de Norma, es la misma que se establece en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
Remolque: Combinación vehicular no dotada de medios de propulsión constituida por un semirremolque y un covertidor (dolly), para ser enganchado a un camión unitario o a un semirremolque.	NO PROCEDENTE La definición de Remolque que se establece en el Proyecto de Norma cumple con la definición que se establece en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.
Semirremolque: Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión o a un convertidor (dolly) de manera que sea jalado.	NO PROCEDENTE La definición de Semirremolque contenida en el Proyecto de Norma, cumple con la definición que se establece en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.
Tractocamión: Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques y remolques.	NO PROCEDENTE La definición de Tractocamión que se establece en el Proyecto de Norma cumple con la definición que se establece en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, así como en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																
Tractocamión semirremolque: Combinación vehicular destinada al transporte de carga.	NO PROCEDENTE La definición de tractocamión articulado contenida en el Proyecto de Norma cumple con la definición que se establece en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.																
Tractocamión semirremolque semirremolque o semirrmolque semirremolque: Combinación vehicular destinada al transporte de carga, acoplada o enganchada mediante mecanismos de articulación o con un convertidor (Dolly).	NO PROCEDENTE La definición de tractocamión doblemente articulado contenida en el Proyecto de Norma, cumple con la definición que se establece en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.																
El artículo 4º del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, establece: TS Combinación tractocamión y semirremolque, CR Combinación camión remolque. Nota: Combinación: Arreglo y disposición de varias cosas análogas, para cumplir una función.	NO PROCEDENTE El Artículo 2 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal vigente, establece las definiciones de TS Combinación tractocamión y semirremolque, CR Combinación camión remolque.																
Góndola o Madrina: Combinación vehicular integrada por un camión-remolque; tractocaimión-semirremolque o tractocamión-semirremoqlue-semirremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar.	PROCEDE PARCIALMENTE Se agrega al Proyecto de Norma, la definición de góndola o madrina, para quedar como sigue: Unidad vehicular tipo góndola o madrina.- Configuración vehicular integrada por un camión-remolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semirremolque-remolque o tractocamión-semirremolque-semirremolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja, destinada al transporte de vehículos sin rodar.																
5. Clasificación de vehículos 5.1 Atendiendo a su clase. <table border="1"> <thead> <tr> <th>VEHÍCULO O COMBINACIÓN VEHICULAR</th><th>NOMENCLATURA</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AUTOBUS</td><td>B</td></tr> <tr> <td>CAMIÓN UNITARIO</td><td>C</td></tr> <tr> <td>CAMIÓN REMOLQUE</td><td>C-R</td></tr> <tr> <td>TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE</td><td>T-S</td></tr> <tr> <td>TRACTOCAMIÓN SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE</td><td>T-S-R</td></tr> <tr> <td>TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE-SEMI-REMOLQUE</td><td>T-S-S</td></tr> <tr> <td>CONVERTIDOR (dolly)</td><td>C (d)</td></tr> </tbody> </table> NOTA: al camión-remolque, no se le denomina camión-articulado, los tractocamiones no son los articulados, es la combinación de dos o más vehículos los que dan la articulación.	VEHÍCULO O COMBINACIÓN VEHICULAR	NOMENCLATURA	AUTOBUS	B	CAMIÓN UNITARIO	C	CAMIÓN REMOLQUE	C-R	TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE	T-S	TRACTOCAMIÓN SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE	T-S-R	TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE-SEMI-REMOLQUE	T-S-S	CONVERTIDOR (dolly)	C (d)	NO PROCEDENTE Modificar la clasificación de los vehículos en la Norma generaría confusión al momento de su aplicación. Por lo que respecta a incluir al convertidor tipo dolly en la clasificación de vehículos, no es procedente porque para la aplicación del Proyecto de Norma el convertidor no es un vehículo.
VEHÍCULO O COMBINACIÓN VEHICULAR	NOMENCLATURA																
AUTOBUS	B																
CAMIÓN UNITARIO	C																
CAMIÓN REMOLQUE	C-R																
TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE	T-S																
TRACTOCAMIÓN SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE	T-S-R																
TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE-SEMI-REMOLQUE	T-S-S																
CONVERTIDOR (dolly)	C (d)																

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																
TABLA 5.2.3 En la última columna de la Tabla 5.2.3, propone se cambie la palabra CONFIGURACIÓN por COMBINACIÓN. Tabla 5.2.3 <table><tr><th colspan="4">TRACTOCAMIÓN SEMIREMOLQUE (T-S)</th></tr><tr><th>NOMENCLATURA</th><th>NUMERO DE EJES</th><th>NUMERO DE LLANTAS</th><th>COMBINACIÓN VEHICULAR</th></tr><tr><td>T2-S1</td><td>3</td><td>10</td><td></td></tr><tr><td>T2-S2</td><td>4</td><td>14</td><td></td></tr><tr><td>T2-S3</td><td>5</td><td>18</td><td></td></tr><tr><td>T3-S1</td><td>4</td><td>14</td><td></td></tr><tr><td>T3-S2</td><td>5</td><td>18</td><td></td></tr><tr><td>T3-S3</td><td>6</td><td>22</td><td></td></tr></table>	TRACTOCAMIÓN SEMIREMOLQUE (T-S)				NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	COMBINACIÓN VEHICULAR	T2-S1	3	10		T2-S2	4	14		T2-S3	5	18		T3-S1	4	14		T3-S2	5	18		T3-S3	6	22		NO PROCEDENTE El Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, define de manera indistinta CONFIGURACIÓN o COMBINACIÓN VEHICULAR como: Vehículo constituido por tractocamión y uno o dos semirremolques o remolques, o por camión y un remolque, acoplados por mecanismos de articulación.
TRACTOCAMIÓN SEMIREMOLQUE (T-S)																																	
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	COMBINACIÓN VEHICULAR																														
T2-S1	3	10																															
T2-S2	4	14																															
T2-S3	5	18																															
T3-S1	4	14																															
T3-S2	5	18																															
T3-S3	6	22																															
5.2.5. Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas y tricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal. 5.2.5 este numeral no tiene relación con el objetivo de la norma de peso y dimensiones.	NO PROCEDENTE La Secretaría consideró necesario definir y regular a las configuraciones vehiculares de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal.																																

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA																																																																																															
6. Especificaciones 6.1.1.1 Los pesos máximos autorizados por eje y tipo camino por el cual transitan los vehículos se indican en la tabla siguiente: TABLA A PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas) <table><tr><th colspan="2" rowspan="2">CONFIGURACIÓN DE EJES</th><th rowspan="2">Vehículo o configuración</th><th colspan="4">TIPO DE CAMINO</th></tr><tr><th>ET4 Y ET2 A4 Y A2</th><th>B4 Y B2</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">SENCILLO DOS LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>6,50</td><td>6,00</td><td>5,50</td><td>5,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>6,50</td><td>6,00</td><td>5,50</td><td>5,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>10,00</td><td>9,50</td><td>8,00</td><td>7,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>11,00</td><td>9,50</td><td>8,00</td><td>7,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>11,00</td><td>10,50</td><td>9,00</td><td>8,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>12,50</td><td>10,50</td><td>9,00</td><td>8,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>15,00</td><td>13,00</td><td>11,50</td><td>11,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>16,00</td><td>13,00</td><td>11,50</td><td>11,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>17,00</td><td>15,00</td><td>13,50</td><td>12,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>19,00</td><td>15,00</td><td>13,50</td><td>12,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>16,00</td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>13,50</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>21,00</td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>13,50</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>23,50</td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>NA</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>26,50</td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>NA</td></tr></table>		CONFIGURACIÓN DE EJES		Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D		SENCILLO DOS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	6,50	6,00	5,50	5,00	C y T-S	6,50	6,00	5,50	5,00		SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	10,00	9,50	8,00	7,00	C y T-S	11,00	9,50	8,00	7,00		MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	11,00	10,50	9,00	8,00	C y T-S	12,50	10,50	9,00	8,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00	C y T-S	16,00	13,00	11,50	11,00		DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	17,00	15,00	13,50	12,00	C y T-S	19,00	15,00	13,50	12,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	16,00	17,00	17,00	13,50	C y T-S	21,00	17,00	17,00	13,50		TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B, C-R y T-S-R	23,50	22,50	22,50	NA	C y T-S	26,50	22,50	22,50	NA	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).
CONFIGURACIÓN DE EJES					Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO																																																																																											
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C		D																																																																																											
	SENCILLO DOS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	6,50	6,00	5,50	5,00																																																																																											
		C y T-S	6,50	6,00	5,50	5,00																																																																																											
	SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	10,00	9,50	8,00	7,00																																																																																											
		C y T-S	11,00	9,50	8,00	7,00																																																																																											
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	11,00	10,50	9,00	8,00																																																																																											
		C y T-S	12,50	10,50	9,00	8,00																																																																																											
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00																																																																																											
		C y T-S	16,00	13,00	11,50	11,00																																																																																											
	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	17,00	15,00	13,50	12,00																																																																																											
		C y T-S	19,00	15,00	13,50	12,00																																																																																											
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	16,00	17,00	17,00	13,50																																																																																											
		C y T-S	21,00	17,00	17,00	13,50																																																																																											
	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B, C-R y T-S-R	23,50	22,50	22,50	NA																																																																																											
		C y T-S	26,50	22,50	22,50	NA																																																																																											

NOTA: Si los vehículos provistos de suspensión neumática, transitan con mayor seguridad y distribuyen su peso bruto vehicular en los ejes.

¿Cuál es el fundamento o estudio técnico, analítico o matemático para autorizar mayor carga a los camiones unitarios (C) y a las combinaciones vehiculares tractocamión semirremolque (TS), sin determinar el tipo de suspensión (neumática o mecánica)?

Esta medida generaría efectos negativos en la competencia del servicio, disminuyendo la seguridad y eficiencia del autotransporte.

Eliminar los pesos indicados en negrillas.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																																																																																																																																			
6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado. 6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado a los vehículos autobús (B), camión unitario (C) y combinaciones vehiculares (CR), (TS), (TSR) y (TSS), de acuerdo al camino tipo por el cual transitan, considerando la suma de peso por ejes y la fórmula puentes, se indican en la siguiente tabla. TABLA B PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO <table><tr><th rowspan="2">VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR</th><th rowspan="2">NÚMERO DE EJES</th><th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th><th colspan="4">PESO BRUTO VEHICULAR (t)</th></tr><tr><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td>19,0</td><td>16,5</td><td>14,5</td><td>13,0</td></tr><tr><td>C3</td><td>3</td><td>8</td><td>24,5</td><td>19,0</td><td>17,0</td><td>16,0</td></tr><tr><td>C3</td><td>3</td><td>10</td><td>27,5</td><td>23,0</td><td>20,0</td><td>18,5</td></tr><tr><td>C2-R2</td><td>4</td><td>14</td><td>37,5</td><td>35,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C3-R2</td><td>5</td><td>18</td><td>44,5</td><td>42,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C3-R3</td><td>6</td><td>22</td><td>51,5</td><td>47,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C2-R3</td><td>5</td><td>18</td><td>44,5</td><td>41,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S1</td><td>3</td><td>10</td><td>30,0</td><td>26,0</td><td>22,5</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S2</td><td>4</td><td>14</td><td>38,0</td><td>31,5</td><td>28,0</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2</td><td>5</td><td>18</td><td>46,5</td><td>38,0</td><td>33,5</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S3</td><td>6</td><td>22</td><td>54,0</td><td>45,5</td><td>40,0</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S3</td><td>5</td><td>18</td><td>45,5</td><td>39,0</td><td>34,5</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S1</td><td>4</td><td>14</td><td>38,5</td><td>32,5</td><td>28,0</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S1-R2</td><td>5</td><td>18</td><td>47,5</td><td>45,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S1-R3</td><td>6</td><td>22</td><td>54,5</td><td>50,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S2-R2</td><td>6</td><td>22</td><td>54,5</td><td>50,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S1-R2</td><td>6</td><td>22</td><td>54,5</td><td>51,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S1-R3</td><td>7</td><td>26</td><td>60,5</td><td>57,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-R2</td><td>7</td><td>26</td><td>60,5</td><td>57,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-R4</td><td>9</td><td>34</td><td>66,5</td><td>66,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-R3</td><td>8</td><td>30</td><td>63,0</td><td>62,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S3-S2</td><td>8</td><td>30</td><td>60,0</td><td>60,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S2-S2</td><td>6</td><td>22</td><td>51,5</td><td>46,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-S2</td><td>7</td><td>26</td><td>58,5</td><td>53,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr></table> NOTA: Limitar el tránsito a la combinación tractocamión-semirremolque-remolque en los caminos “B” y negarles transitar por caminos “C” y “D” generará mayores costos al usuario final y una mayor cantidad de combinaciones vehiculares (TS). No fue considerada de la primera de las recomendaciones de los panelistas. “Los pesos y dimensiones referidos a la NOM-012-SCT2-2008, deben mantenerse hasta disponer de información estadística y confiable”.	VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				ET y A	B	C	D	C2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0	C3	3	8	24,5	19,0	17,0	16,0	C3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5	C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA	C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA	C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA	C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA	T2-S1	3	10	30,0	26,0	22,5	NA	T2-S2	4	14	38,0	31,5	28,0	NA	T3-S2	5	18	46,5	38,0	33,5	NA	T3-S3	6	22	54,0	45,5	40,0	NA	T2-S3	5	18	45,5	39,0	34,5	NA	T3-S1	4	14	38,5	32,5	28,0	NA	T2-S1-R2	5	18	47,5	45,5	NA	NA	T2-S1-R3	6	22	54,5	50,5	NA	NA	T2-S2-R2	6	22	54,5	50,5	NA	NA	T3-S1-R2	6	22	54,5	51,5	NA	NA	T3-S1-R3	7	26	60,5	57,5	NA	NA	T3-S2-R2	7	26	60,5	57,5	NA	NA	T3-S2-R4	9	34	66,5	66,0	NA	NA	T3-S2-R3	8	30	63,0	62,5	NA	NA	T3-S3-S2	8	30	60,0	60,0	NA	NA	T2-S2-S2	6	22	51,5	46,5	NA	NA	T3-S2-S2	7	26	58,5	53,0	NA	NA	PROCEDE PARCIALMENTE Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo “B”, ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad.
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR				NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)																																																																																																																																																																														
	ET y A	B	C			D																																																																																																																																																																														
C2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0																																																																																																																																																																														
C3	3	8	24,5	19,0	17,0	16,0																																																																																																																																																																														
C3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5																																																																																																																																																																														
C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA																																																																																																																																																																														
C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA																																																																																																																																																																														
T2-S1	3	10	30,0	26,0	22,5	NA																																																																																																																																																																														
T2-S2	4	14	38,0	31,5	28,0	NA																																																																																																																																																																														
T3-S2	5	18	46,5	38,0	33,5	NA																																																																																																																																																																														
T3-S3	6	22	54,0	45,5	40,0	NA																																																																																																																																																																														
T2-S3	5	18	45,5	39,0	34,5	NA																																																																																																																																																																														
T3-S1	4	14	38,5	32,5	28,0	NA																																																																																																																																																																														
T2-S1-R2	5	18	47,5	45,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T2-S1-R3	6	22	54,5	50,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T2-S2-R2	6	22	54,5	50,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T3-S1-R2	6	22	54,5	51,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T3-S1-R3	7	26	60,5	57,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T3-S2-R2	7	26	60,5	57,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T3-S2-R4	9	34	66,5	66,0	NA	NA																																																																																																																																																																														
T3-S2-R3	8	30	63,0	62,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T3-S3-S2	8	30	60,0	60,0	NA	NA																																																																																																																																																																														
T2-S2-S2	6	22	51,5	46,5	NA	NA																																																																																																																																																																														
T3-S2-S2	7	26	58,5	53,0	NA	NA																																																																																																																																																																														

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																																																																																																																																										
6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado al autobús, camión unitario, camión-remolque, tractocamión-semirrolque, tractocamión-semiremolque y tractocamión semirremolque, podrá incrementarse en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga, siempre y cuando cumplan las 10 especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y control siguiente: <table><tr><th>NOMENCLATURA</th><th colspan="3">TODO VEHICULO</th><th colspan="6">CAMION Y TRACTOCAMION</th></tr><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th></tr><tr><td>C-2</td><td rowspan="23">VERIFICACION</td><td rowspan="23">SISTEMAS DE FRENOS</td><td rowspan="23">SUSPENSION (EXCEPTO EL EJE DE DIRECCIONAL)</td><td rowspan="23">VERIFICACION</td><td>195</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>C-3</td><td>215</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S1</td><td>260</td><td>600</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S2</td><td>300</td><td>800</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S3</td><td>350</td><td>1050</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S1</td><td>300</td><td>800</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>C2-R2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>C3-R2</td><td>250</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>C3-R3</td><td>260</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>C2-R3</td><td>250</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S1-R2</td><td>350</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S2-R2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S1-R3</td><td>370</td><td>1250</td><td>30,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S1-R2</td><td></td><td></td><td>40,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S1-R3</td><td>400</td><td></td><td>44,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S2-R2</td><td></td><td></td><td>46,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S2-R4</td><td>430</td><td>1650</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S2-R3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S3-S2</td><td>400</td><td></td><td>44,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S2-S2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S2-S2</td><td>370</td><td>1250</td><td>30,000</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	NOMENCLATURA	TODO VEHICULO			CAMION Y TRACTOCAMION							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	C-2	VERIFICACION	SISTEMAS DE FRENOS	SUSPENSION (EXCEPTO EL EJE DE DIRECCIONAL)	VERIFICACION	195						C-3	215						T2-S1	260	600					T2-S2	300	800					T3-S2							T3-S3	350	1050					T2-S3							T3-S1	300	800					C2-R2							C3-R2	250						C3-R3	260						C2-R3	250						T2-S1-R2	350						T2-S2-R2							T2-S1-R3	370	1250	30,000				T3-S1-R2			40,000				T3-S1-R3	400		44,000				T3-S2-R2			46,000				T3-S2-R4	430	1650					T3-S2-R3							T3-S3-S2	400		44,000				T3-S2-S2							T2-S2-S2	370	1250	30,000				NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y que no se presenten desviaciones durante su operación.
NOMENCLATURA	TODO VEHICULO			CAMION Y TRACTOCAMION																																																																																																																																																																																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																	
C-2	VERIFICACION	SISTEMAS DE FRENOS	SUSPENSION (EXCEPTO EL EJE DE DIRECCIONAL)	VERIFICACION	195																																																																																																																																																																																						
C-3					215																																																																																																																																																																																						
T2-S1					260	600																																																																																																																																																																																					
T2-S2					300	800																																																																																																																																																																																					
T3-S2																																																																																																																																																																																											
T3-S3					350	1050																																																																																																																																																																																					
T2-S3																																																																																																																																																																																											
T3-S1					300	800																																																																																																																																																																																					
C2-R2																																																																																																																																																																																											
C3-R2					250																																																																																																																																																																																						
C3-R3					260																																																																																																																																																																																						
C2-R3					250																																																																																																																																																																																						
T2-S1-R2					350																																																																																																																																																																																						
T2-S2-R2																																																																																																																																																																																											
T2-S1-R3					370	1250	30,000																																																																																																																																																																																				
T3-S1-R2							40,000																																																																																																																																																																																				
T3-S1-R3					400		44,000																																																																																																																																																																																				
T3-S2-R2							46,000																																																																																																																																																																																				
T3-S2-R4					430	1650																																																																																																																																																																																					
T3-S2-R3																																																																																																																																																																																											
T3-S3-S2					400		44,000																																																																																																																																																																																				
T3-S2-S2																																																																																																																																																																																											
T2-S2-S2					370	1250	30,000																																																																																																																																																																																				

NOTA: Las decisiones de la autoridad deben estar soportadas por estudios de campo. En la red federal carretera existen más clasificadas como "B" y "C" lo cual dejaría desconectados a los polos de desarrollo.

- Verificación de condiciones físico-mecánicas.
- Sistema antibloqueo, frenos ABS;
- Suspensión neumática en ejes de tracción o motriz y de carga;
- Verificación de baja emisión de contaminantes;
- Motor electrónico (HP mínimo);
- Torque mínimo (lb/pie);
- Capacidad mínimo de carga (lb) en ejes de tracción;
- Freno de motor, libre de fricción o retardador;
- Doble dispositivo de seguridad en el convertidor (dolly); y
- Cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio).

NOTA: Esta disposición que obligó a los transportistas a modificar en algunos casos a sus vehículos con fuertes erogaciones de dinero, causa desconfianza en la equidad de las disposiciones de la Secretaría, lo cual provocará menos inversión en el sector, ya únicamente se le exige a las combinaciones vehiculares TSR y TSS, sin que medie un estudio serio que avale tal disposición.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso referidos en el subinciso 6.1.2.2 deberán cumplir lo siguiente: Vehículos de carga. I. Transitar: a) A velocidad máxima, 80 Km/h, o la indicada en la señalización, cuando ésta sea menor. Con sistemas electrónicos incorporados en el vehículo registrar y controlar la velocidad. b) En carril de la extrema derecha, excepto en rebase c) Con las lámparas permanentemente encendidas mediante sistema electrónico al poner en marcha el vehículo. d) Con 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados. II. Del conductor: a) Capacitado y con licencia específica, otorgada mediante examen. b) Registrar las horas de servicio. III. De control de la empresa: Se considera mercantil el contrato de transporte, se perfecciona mediante la carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar conteniendo las condiciones de prestación del servicio.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción de los numerales I, II y III, las cuales no mejoran el entendimiento, descripción o claridad de las especificaciones del Proyecto de Norma.
6.2 Dimensiones. 6.2.1.3 El largo máximo autorizado a los vehículos clase autobús, camión, unitario, camión-remolque, tractocamión-semirremolque-remolque y tractocamión-semirremolque-semirremolque, de acuerdo al camino tipo por el cual transitan se indican en la tabla "C" de esta Norma. NOTA: No es necesario indicar en varios subincisos que el largo de los vehículos se señalan en la Tabla "C".	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción al numeral 6.2.1.3, las cuales no mejoran el entendimiento, descripción o claridad de las especificaciones del Proyecto de Norma.
6.2.1.5 Al tractocamión semirremolque se le autoriza hasta 30 centímetros adicionales de largo a lo señalado en la tabla "C", si el semirremolque tiene un largo de hasta 12.19 m. Si la longitud del semirremolque es mayor a 14,63 m en las combinaciones vehiculares referidas en la tabla "C" deberán cumplir las siguientes disposiciones de seguridad: a) El tractocamión deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta de color naranja reflejante y letras color negro. b) Portar en la parte posterior del semirremolque el letrero "PRECAUCIÓN AL REBASAR" de 0.80 X 0.60 de dimensiones en color naranja y letras color negro.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción al numeral 6.2.1.5 y sus incisos a) y b), las cuales no mejoran el entendimiento, descripción o claridad de las especificaciones del Proyecto de Norma.
6.2.1.6.1 El tractocamión utilizado en las combinaciones tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión-semirremolque-semirremolque (TSR-TSS), deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción al numeral 6.2.1.6.1 las cuales no mejoran el entendimiento, descripción o claridad de las especificaciones del Proyecto de Norma.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.2.1.6.2 Los camiones unitarios y las combinaciones camión-remolque. Tractocamión-semirremolque-semirremolque (C, CR, TS, TSR y TSS), en todos los casos, deberá estar equipado con Sistemas de Posicionamiento global (GPS, por sus siglas en inglés), tecnología que abona a la seguridad. NOTA: Si esta tecnología abona a la seguridad, todos los camiones unitarios o combinaciones vehiculares deben estar provistas de éstos. Esta disposición no tiene relación con el objetivo de la Norma.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción al numeral 6.2.1.6.2 las cuales no mejoran el entendimiento, descripción o claridad de las especificaciones del Proyecto de Norma. En relación con la disposición con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), se estimó que ésta es una herramienta de tecnología avanzada que puede ser de beneficio para la localización oportuna de vehículos y control por parte del permisionario, ya que arroja información sobre excesos de velocidad y desvío de rutas que eventualmente no están autorizadas para el tipo de vehículo y configuración. Es importante señalar que estos elementos, tanto los espejos como el GPS, se reubicarán en el texto definitivo, para exigirse únicamente a configuraciones de tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), que incrementen su peso bruto vehicular en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que se establecen en la Norma.
6.2.1.6.3 Los camiones unitarios (C2 y C3) y los tractocamiones de las combinaciones vehiculares (CR, TS, TSR y TSS), deberán contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción. NOTA. Este precepto debe ser obligatorio para todo vehículo automotor toda vez que la NOM-012, aún vigente obliga a los transportistas a erogar fuertes cantidades de dinero para dar cumplimiento a tal disposición. ¿Cuál fue el criterio o análisis para determinar que únicamente fuera obligatorio a las combinaciones TSR y TSS?	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción al numeral 6.2.1.6.2 y no mejora el entendimiento, descripción o claridad de las especificaciones del Proyecto de Norma. La Secretaría consideró que a fin de ser congruente con el objetivo de la regulación propuesta de mejorar la seguridad se incluyó en el Proyecto de Norma, el freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción, sólo para las configuraciones vehiculares doblemente articuladas TSR y TSS como se señala a continuación. Es importante señalar que estos elementos, se reubicarán en el texto definitivo, para exigirse únicamente a configuraciones de tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), que incrementen su peso bruto vehicular en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que se establecen en la Norma.
6.2.1.6.5 Los conductores de los camiones unitarios (C2 y C3) y las combinaciones vehiculares camión-remolque, tractocamión-semirremolque, tractocamión-semirremolque y tractocamión-semirremolque-semirremolque (CR, TS, TSR y TSS), deberán acreditar experiencia, capacidades y licencias que determine la Secretaría en el Reglamento respectivo.	NO PROCEDENTE La Secretaría consideró que a fin de ser congruente con el objetivo de la regulación propuesta de mejorar la seguridad, se incluyó en el Proyecto de Norma la capacitación específica para conductores que conducen configuraciones vehiculares doblemente articuladas TSR y TSS diferenciadas, en virtud de que actualmente no está prevista en el Reglamento respectivo que regula el tema de las Licencias Federales de Conducir.
6.4 Casos de conectividad. 6.4.1 Vehículos de carga. 6.4.1.1 Para los camiones unitarios y combinaciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para entrar o salir de una planta productora, centro de distribución o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes:	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluirá en el Proyecto de Norma, además de las Plantas Productoras, a los Centros Logísticos y/o de Transferencia, así como a los transportistas de carga consolidada. La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada tres años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
I. El transportista presentará, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la transitar por un camino de menor clasificación para entrar o salir de los centros de producción o centros de distribución, señalando los tramos y distancia requerida entre el Origen-Destino. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes combinaciones vehiculares. Esta autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. II. El transportista presentará ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un ca... ejes (sic) o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de combinaciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; b) Por excepción podrán transitar al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en los tramos autorizados en caminos tipo B, C o D previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. III. La Secretaría podrá negar la solicitud cuando exista una carretera de mayor especificación por cuestiones de seguridad. V. Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación. La autorización se otorgará por transportista para los vehículos o combinaciones vehiculares autorizadas por la Secretaría, señalando los caminos en los que se permita su tránsito. Los tramos autorizados serán exclusivamente aquéllos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación. VIII. La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido positiva. En caso de que los tramos solicitados sean para entrar o salir, bastará que el transportista presente la solicitud. IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de cinco años, a partir de su emisión. NOTA: Consideramos que la mayoría de los usuarios de los servicios de autotransporte desconocen los tipos de vehículos autorizados y la clasificación de los caminos y distancias. Esta medida traerá como consecuencia, multiplicar las solicitudes de permisos; Autotanques Nieto, S.A. de C.V., tiene aproximadamente 200 clientes o usuarios.	Con la disminución de los años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado para que pueda acceder a los beneficios de la reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso. A partir del análisis realizado por el IMT a la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el periodo 2008 – 2014 por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor “NO” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor “SI” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir también de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. La Secretaría estimó que si se otorga un plazo menor de 60 días, podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad en los vehículos, lo que podría incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras. Se da certeza jurídica a los permisionarios por las cargas administrativas que atiende la DGAF y su capacidad de atención. Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha.	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.4.2 Vehículos de pasajeros. 6.4.4 Considerando los gálibos de los puentes y túneles de las carreteras, se otorgarán permisos especiales en rutas específicas para vehículos que transportan cargas de hasta 4,50 m de altura, siempre y cuando se verifique que los puentes y túneles presentan gálibos mayores. NOTA: Ubicar esta disposición donde corresponda.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción al numeral 6.4.4 los cuales no mejoran el entendimiento, descripción o claridad de las especificaciones del Proyecto de Norma.
9. Vigilancia. La Secretaría sancionará con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, con exceso de peso y/o dimensiones.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la redacción al numeral 9 Vigilancia, eliminando la facultad de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal de vigilar el cumplimiento de La Norma. Lo cual no es procedente, en virtud de que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece lo siguiente: Artículo 70 Bis. La Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública, en el ámbito de sus respectivas competencias, <u>se coordinarán en la vigilancia, verificación e inspección de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado.</u>
NOTA: También debe sancionarse a las unidades de verificación que extiendan un documento aprobatorio y el vehículo presente deterioro evidente no reciente.	NO PROCEDENTE 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.
Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC) Propone: 1. Prohibir en los plazos más breves posibles el transporte de mercancía y sustancias peligrosas altamente tóxicas en vehículos doblemente articulados conocidos como "fulles". 2. Eliminar paulatinamente en un plazo de 5 años las autorizaciones existentes para el transporte el fulles de los demás materiales y sustancias peligrosas. 3. Que el transporte de combustible en fulles se elimine de manera gradual en 5 años.	NO PROCEDENTE Los comentarios presentados por la Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC), no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; por lo que sus recomendaciones se tomarán en cuenta para posibles modificaciones que se consideren procedentes en los dispositivos normativos que regulan los temas expuestos.
4. Que no se autorice el transporte de hasta 80 toneladas de carga en los fulles y que su tope máximo sea de 75.5 toneladas.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se mantiene el peso bruto vehicular para los tractocamiones doblemente articulados, según el tipo de camino y configuración vehicular, sin considerar el artículo Segundo Transitorio de la NOM-012-SCT-2-2008 que les permitía cargar hasta 80 toneladas.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
5. Que se revise en un período continuo de cada 3 meses el peso y dimensión máxima de carga.	NO PROCEDENTE El Proyecto de Norma establece: <i>La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.</i> <i>La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i> <i>La Secretaría podrá sancionar con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.</i>
6. Que se establezca límite máximo de velocidad de circulación en carreteras federales que debe ser: 80 kilómetros por hora para camiones de carga. 95 kilómetros por hora para autobuses de pasaje y turismo a través de gobernadores de velocidad obligatorios, es decir colocar dispositivos de control de control de velocidad.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establece que para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.3, fracción I, a), que los vehículos de carga deben cumplir adicionalmente con: <i>a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</i>
7. Que se actualice y se simplifique el marco jurídico aplicable al autotransporte.	NO PROCEDENTE El comentario presentado por la Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC), no plantea modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; por lo que su recomendación se tomará en cuenta para posibles modificaciones que se consideren procedentes en la actualización y simplificación en los dispositivos normativos que regulan al autotransporte federal.
8. Que se revisen los fulles de las empresas cerveceras y refresqueras y otros en peso y dimensión por que provocan miles de accidentes carreteros.	NO PROCEDENTE El Proyecto de Norma establece: <i>La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.</i> <i>La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i> <i>La Secretaría podrá sancionar con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
9. Exigimos que se debe restringir paulatinamente la circulación de los fulles a caminos de mayores especificaciones. - Ejes centrales. - Autopistas de 2 y 4 carriles denominados ET y A. - No debe darle permiso de conectividad en carreteras hasta tipo B y recorridos de un máximo de 50 kilómetros. Previa Justificación por las empresas propietarias de la carga, así como su circulación en zonas urbanas.	PROCEDE PARCIALMENTE El Proyecto de Norma prevé: b) <i>Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.</i> A este respecto, se señala que a partir del análisis realizado por el IMT a la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el periodo 2008 – 2014 por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor “NO” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor “SI” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir también de la base de datos de esos 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. Tabla 1 <table><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma.	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										
10. Exigimos un programa de verificación efectivo, donde estén quienes deben estar y que se les invite a observar a todas aquellas asociaciones civiles organizadas de transportistas así como confederaciones del transporte y que se apliquen las disposiciones legales a los fulles en su carga con el peso y dimensión.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establece: <i>10.3.5 El cumplimiento de esta Norma se verificará por personal autorizado dependiente de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal. Se podrá permitir la presencia de observadores representantes de organizaciones de transportistas durante los operativos de verificación de peso y dimensiones en los puntos que se habiliten para tal efecto, a fin de brindar mayor transparencia al proceso; lo anterior, previa invitación o solicitud por escrito.</i>																											

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
11. Que el costo de peaje se reduzca en la autopista y pago por eje, es decir actualizar el método de cobro. 12. Se pide el incremento y se mejore el apoyo institucional para la renovación del parque vehicular; es decir un programa nacional (FEDERAL) de renovación del parque vehicular que permita: Mejorar las condiciones de operación del transporte, beneficiando al hombre camión y al pequeño transportista. 13. Pedimos la simplificación administrativa y de procesos en la Dirección General de Autotransporte Federal y que se lleve a cabo un programa de reordenamiento del parque vehicular.	NO PROCEDENTE Los comentarios presentados por la Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC), no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; por lo que sus recomendaciones se tomarán en cuenta para posibles modificaciones que se consideren procedentes en la actualización y simplificación en los dispositivos normativos que regulan al autotransporte federal.
Ing. Juan Pablo Ramón Arandía / Metrología Aplicada y C.P. Jaime Alberto García Jiménez / TECNOCOR. Propuestas de modificación: Punto No. 9 Vigilancia. Los sistemas de pesaje dinámico no cuentan con aprobación de modelo y prototipo ya que no existe Norma Oficial Mexicana o Norma Mexicana expedida por la Dirección General de Normas que garantice que estos satisfacen las características metrológicas y especificaciones técnicas y de seguridad.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que el sistema de control de las básculas de pesaje debe ser electrónico.
Punto 10.3.9 Los sistemas de medición deben ser verificados anualmente, en los laboratorios de verificación y calibración acreditados o dependencias responsables, según corresponda, sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias.	NO PROCEDENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
Punto 10.3.10 <i>La Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, Instrumentos de medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos técnicos y metrológicos</i>, establece los requisitos técnicos y metrológicos así como los métodos de verificación aplicables a instrumentos para pesar de funcionamiento no automático, por lo tanto no aplica para básculas de pesaje dinámico, ya que de acuerdo a dicha norma en su punto 3.1.3 un "instrumento para pesar no automático es un instrumento que requiere la intervención de un operador durante el proceso para pesar, por ejemplo para depositar o remover del receptor la carga a ser pesada y obtener el resultado". "El instrumento permite la observación directa de los resultados de la pesada, exhibiéndola o imprimiéndola. Ambas posibilidades son cubiertas por el término "indicación"."	PROCEDE PARCIALMENTE La SCT modificará el texto del Proyecto, para mencionar que se instalarán sistemas de control electrónicos que automaticen los equipos de pesaje (básculas) y sistemas de medición de dimensiones, a fin de hacer más eficientes los centros de control de peso y dimensiones. <i>Para quedar como sigue:</i> 9. Vigilancia. <i>La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.</i> <i>La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i> <i>La Secretaría podrá sancionar con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.</i> <i>La Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, por medio de sistema de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verificará que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Por lo tanto dicha norma no establece en ningún punto que las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0.5% de la capacidad máxima de dicha báscula.	NO PROCEDENTE Respecto al comentario sobre que la norma NOM-010-SCFI-1994, no establece en ningún punto que las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0.5% de la capacidad máxima de dicha báscula, el Proyecto de Norma así como la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, establece lo siguiente: 10.3.10 Las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0,5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, vigente. La SCT estableció el parámetro de 0.5 %, como un parámetro de operación de las básculas que se utilizan para pesar vehículos, considerando que este parámetro no viola la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, simplemente permite que las básculas de pesaje no automático para pesar camiones, verifiquen el peso cada 5 Kg por cada 1,000 kg de la capacidad de la báscula.
Punto 10.3.11 Las especificaciones de los equipos de medición señaladas en esta Norma, son de tipo general, por lo que no se establecen sus características técnicas. Las básculas que se utilicen deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con sus respectivos dictamen de verificación e informe de calibración vigentes expedidos por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y Laboratorios de Calibración Acreditados y Aprobados, según corresponda.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique. Para quedar como sigue: <i>9. Vigilancia</i> <i>10.3.11 Las especificaciones de los equipos de medición señaladas en esta Norma, son de tipo general, por lo que no se establecen sus características técnicas. Las básculas que se utilicen deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique.</i>
Punto 10.4 Verificación ii. Documento anexo donde se señale la ruta y tipo de caminos a utilizar, marca de la báscula, la fecha y número de la última calibración y <u>verificación efectuados por el Laboratorio de Calibración</u> y la Unidad de Verificación acreditados y aprobados o por la Procuraduría Federal del Consumidor, según corresponda, así como las dimensiones máximas de la unidad vehicular utilizada.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá : <i>10.4...</i> <i>2...</i> <i>1...</i> ii. <i>Documento anexo donde se señale la ruta y tipo de caminos a utilizar, marca de la báscula, así como su aprobación modelo o prototipo, con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, la fecha y número de la última calibración efectuada por la autoridad competente, así como las dimensiones máximas de la unidad vehicular utilizada.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Punto 10.4 Verificación, para vehículos de carga, punto 2, inciso c) Los poseedores de las básculas con alcance máximo de medición igual o mayor a 5 t deberá conservar en el local en que se use la báscula, taras o tener acceso a éstas, cuyo mínimo equivalente sea el 5% del alcance máximo de la misma dichas taras deberán contar con informes de calibración acreditados y aprobados, esto con la finalidad de que los poseedores de las básculas realicen el monitoreo periódico del buen funcionamiento de su equipo o asegurar este por otros medios (realización de calibraciones y verificaciones por la Procuraduría Federal del Consumidor y Unidades de Verificación o Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, según corresponda).	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que los poseedores de las básculas con alcance máximo de medición igual o mayor a 5 t deberá conservar en el local en que se use la báscula, taras o tener acceso a éstas, cuyo mínimo equivalente sea el 5%, así como con los informes de calibración respectivos. Para quedar como sigue: <i>10.3.10 Las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0,5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, vigente. (sin cambio)</i> <i>Del numeral 10.4</i> <i>c) Los poseedores de las básculas con alcance máximo de medición igual o mayor a 5 t deberán conservar en el local en el que se use la báscula, taras o tener acceso a éstas, cuyo mínimo equivalente sea el 5% del alcance máximo de la misma, así como con los informes de calibración respectivos.</i>
Punto 10.4 Verificación, para vehículos de carga, inciso d). Lo anterior no exime que dichas dependencias puedan verificar también en forma aleatoria el cumplimiento de las disposiciones de peso y dimensiones, mediante el uso de las básculas y sistemas de medición de dimensiones de su propiedad y/o públicas que cuente con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de calibración acreditados y aprobados, según corresponda o a través de la carta porte correspondientes.	PROCEDENTE Se realizarán las adecuaciones en el Proyecto de Norma para quedar que las básculas y sistemas de medición de dimensiones de su propiedad y/o públicas que cuenten con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de calibración acreditados y aprobados, según corresponda o a través de la carta de porte correspondientes.
Punto 10.4 Verificación, punto 2, inciso h). Las básculas registradas como parte del proceso de embarque de autorregulación, deberán contar con la aprobación modelo o prototipo expedida por la Secretaría de Economía y contar con su dictamen de verificación vigente. Expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados.	PROCEDE PARCIALMENTE El Proyecto de Norma establece que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados. Para quedar como sigue: 10.4 Verificación. ... h) Las básculas registradas como parte del proceso de embarque de autorregulación, deberán contar con la aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Punto 11.4 Los instrumentos para medir que conformen estos sistemas de medición, deben ser verificados y calibrados; las verificaciones deben ser efectuadas por la Procuraduría Federal del Consumidor y las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y las calibraciones serán realizadas por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados.	PROCEDE PARCIALMENTE El Proyecto de Norma establece que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados. Para quedar como sigue: 10.4 Verificación. ... h) Las básculas registradas como parte del proceso de embarque de autorregulación, deberán contar con la aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados.
Consejo Nacional Agropecuario. 6.1.2.2. El peso bruto vehicular máximo autorizado para ~~los tracto-camiones doblemente articulados en sus distintas~~ todas las configuraciones vehiculares, ~~(T-S-R y T-S-S)~~ se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga ~~exclusivamente~~ siempre y cuando circulen por caminos tipo ET y A ~~siempre y~~ o cuando circulen en alguno de los supuestos establecidos en el numeral 6.4.1.1. Siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes...	PROCEDE PARCIALMENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>
Convertidor tipo "H".-... Sistema de acoplamiento de dos ~~o más~~ ojillos que se engancha...	PROCEDENTE En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que la propuesta de modificación aclara la definición de Convertidor tipo "H" del Proyecto de Norma.
Eje diferenciado.- eje diseñado para soportar el peso adicional que autoriza que establece la tabla A, para los vehículos y/o configuraciones autorizadas en la presente Norma y de acuerdo con la NOM 035-SCT2-2010, de remolques y semirremolques.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la definición de Nota de Embarque, que no mejora el entendimiento, descripción o claridad al texto de la Norma

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Nota de embarque.- comprobante ~~Fiscal Digital por internet o Factura Electrónica o Comprobante~~ Impreso expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, ~~en términos del artículo 29 del código fiscal de la federación y la RESOLUCIÓN miscelánea fiscal~~, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: Nota de embarque.- Impresión del comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.
Planta productora o centro de producción.- Espacio físico equipado, para la recepción y entrega de materias primas y/o mercancías en las que se podrá realizar la producción, almacenaje, distribución y/o punto de entrega con infraestructura.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de Planta productora, en los siguientes términos: Planta productora. Instalaciones en las que se procesan materias primas a efecto de obtener un producto terminado para su consumo final o productos que serán utilizados en procesos de manufactura y/o transformación posteriores. También se consideran aquéllas instalaciones donde se realizan procesos: de extracción de minerales u otros productos de minas; de producción agropecuaria, forestal y pesquera; de explotación petrolera y demás relacionados al sector energético, incluyendo la construcción de instalaciones concernientes a este último.
Solicitan se elimine del Proyecto de Norma el párrafo siguiente: ~~No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tracto camión – semirremolque arrastrando un convertidor (Dolly) sin el semirremolque enganchado. Se considera una restricción técnica y de flexibilidad operativa.~~	NO PROCEDENTE Considerando que la posibilidad de que se desprenda un dolly acoplado a un primer remolque sin estar acoplado a éste un segundo remolque, es menor que cuando está acoplado el segundo remolque, ya que la carga de arrastre es mucho menor. Se debe considerar que el acoplamiento del dolly con o sin remolque trasero es exactamente el mismo, por lo que la carga en el sistema de acoplamiento gancho – ojillo es menor cuando no entra en juego el peso del segundo remolque. Respecto de las líneas de conexión entre el dolly y el segundo remolque, se instalan válvulas de paso, de tal forma que estén cerradas cuando no esté acoplado un segundo remolque. Entre el dolly y el primer remolque las válvulas se encuentran localizadas en la parte trasera, antes de las manitas o en las manitas mismas, por lo que los frenos del Dolly pueden operar normalmente cuando el remolque trasero está desconectado. En el caso de un frenado repentino en el que el remolque delantero esté cargado y esté arrastrando un dolly, éste último frenará más rápido al no tener carga sobre él y es posible que se observe como que brinca al ser arrastrado por el remolque delantero y no tener suficiente carga para que las llantas tengan mayor fuerza de fricción sobre el piso, sin embargo el efecto real es que el dolly está tratando de frenar al remolque delantero. Adicionalmente, durante su circulación presenta brincos al no tener peso, dañando la infraestructura de pavimentos, ya que circula el dolly golpeando el pavimento, igualmente circula sin luces, representando un riesgo para los demás usuarios, por accidentes por alcance, teniendo en cuenta además que afecta la visibilidad de las luces traseras del primer remolque colocadas en la defensa del mismo.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Además, el brincoteo del dolly constante provocaría un desgaste irregular en las muelas y el ojillo, que a la larga puede inferir en un desprendimiento. Además, representa un riesgo durante las maniobras de rebase. Ej.: Si un usuario pretende rebasar un autobús o camión y no se percató que adelante hay un tractocamión sencillo con un dolly en la parte trasera; puede no detectar al dolly, disminuyéndole la distancia para reincorporarse a su carril y en su caso detectarlo hasta que pretenda reincorporarse a su carril. Este riesgo se agudiza en maniobras de noche. También es un riesgo para el conductor del tractocamión que trae el remolque y el dolly, ya que cuando hace su maniobra de rebase, mediante el espejo visualiza el final de la caja, no así, el final del dolly, reincorporándose a su carril sin poder constatar por el espejo si el dolly ya libró el vehículo que está rebasando. Finalmente, el dolly sin el segundo remolque, puede presentar exceso que sobresalga de los extremos traseros del primer remolque, pudiendo incidir en la invasión de los carriles en contrasentido o contiguos.
Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas, cuatricuernas y pentacuernas exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal.	PROCEDE PARCIALMENTE Una vez realizada la revisión del sistema de enganche, así como de las medidas que aplican las empresas trasladistas de vehículos nuevos, se permitirá la circulación de las configuraciones de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, sólo por caminos tipo "ET" y "A". En efecto, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET", "A" y "B", sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo "C" y "D". Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo "ET" y "A", sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET" y "A" no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA					
6.1.1.1. Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla “A” considerando descargas por ejes diferenciados y no diferenciados que se muestra a continuación:		NO PROCEDENTE					
Tabla “A”							
CONFIGURACIÓN DE EJES		TIPO DE CAMINO					
		ET4 Y ET2 A4 Y A2 diferenciados	ET4 Y ET2 A4 Y A2 No diferenciados	B4 Y B2	C	D	
	SENCILLO DOS LLANTAS	6,5	6,50	6,00	5,50	5,00	
	SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,0	10,00	9,50	8,00	7,00	
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	12,5	11,00	10,50	9,00	8,00	
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	18,00	15,00	13,00	11,50	11,00	
	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	19,00	17,00	15,00	13,50	12,00	
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	21,00	18,00	17,00	14,50	13,50	
	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	26,50	23,50	22,50	20,00	NA	
6.1.1.1.2.- Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 9 t. a los vehículos C-3 y C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la tabla A.		Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).					
		PROCEDE PARCIALMENTE					
		Para el caso de vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: “Vehículos y configuraciones especiales”, donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.					

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
Tabla B.							PROCEDE PARCIALMENTE
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR NÚMERO DE EJES NÚMERO DE LLANTAS PESO BRUTO VEHICULAR (t)							
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				
			ET y A	B	C	D	
B2	2	6	17.5	16.5	14.5	13	Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo “B”, ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad.
B3	3	8	21.5	19	17	16	
B3	3	10	24.5	23	20	18.5	
B4	4	10	27	25	22.5	21	
B4	4	12	34	32	28	25	
C2	2	6	17.5	16.5	14.5	13	
C3	3	8	21.5	19	17	16	
C3	3	10	21.5	19	17	16	
C2-R2	4	14	37.5	35.5	NA	NA	
C3-R2	5	18	44.5	42	NA	NA	
C3-R3	6	22	51.5	47.5	NA	NA	
C2-R3	5	18	44.5	41	NA	NA	
C2-S1	3	8	24	22.5	NA	NA	
C2-S1	3	10	27.5	26	NA	NA	
C2-S2	4	10	30.5	28.5	NA	NA	
C2-S2	4	14	37.5	35.5	NA	NA	
C3-S2	5	12	37	34.5	NA	NA	
C3-S2	5	18	47.5	45	NA	NA	
T2-S1	3	10	27.5	26	22.5	NA	
T2-S2	4	14	34.5	31.5	28	NA	
T3-S2	5	18	41.5	38.0	33.5	NA	
T3-S3	6	22	48	45.5	40	NA	
T2-S3	5	18	41	39.0	34.5	NA	
T3-S1	4	14	34.5	32.5	28	NA	
T2-S1-R2	5	18	47.5	NA	NA	NA	
T2-S1-R3	6	22	54.5	NA	NA	NA	
T2-S2-R2	6	22	54.5	NA	NA	NA	
T3-S1-R2	6	22	54.5	NA	NA	NA	
T3-S1-R3	7	26	60.5	NA	NA	NA	
T3-S2-R2	7	26	60.5	NA	NA	NA	
T3-S2-R4	9	34	66.5	NA	NA	NA	
T3-S2-R3	8	30	63.0	NA	NA	NA	
T2-S3-S1	6	22	51	NA	NA	NA	
T3-S3-S1	7	26	58	NA	NA	NA	
T3-S3-S2	8	30	60.0	NA	NA	NA	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.1.2.2 el peso bruto vehicular máximo autorizado para todas las ~~los tracto-camiones doblemente articulados en sus distintas~~ configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1.5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga ~~exclusivamente~~ siempre y cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", o ~~siempre y~~ cuando circulen en alguno de los supuestos establecidos en el numeral 6.4.1.1 al ser incluyentes el incremento del peso bruto vehicular con sus dimensiones y la autorización especial de conectividad. ~~Cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y control siguientes.~~	PROCEDE PARCIALMENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Respecto a los tracto camiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2 para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
6.1.2.2.1 para los ~~tracto camiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S)~~, vehículos o configuraciones vehiculares nuevos o que se incorporen al servicio de autotransporte federal y transporte privado, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, deberán cumplir con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:							NO PROCEDENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir antigüedad máxima en años permitida para considerarse diferenciado, y acceder al incremento en el peso de acuerdo con el numeral 6.1.2.2.
VEHICULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	MOTOR ELECTRÓNICO QUE PERMITA REGULAR A VELOCIDAD MÁXIMA.	FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN AUTOAJUSTABLE (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	ANTIGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS PERMITIDA PARA CONSIDERARSE DIFERENCIADOS	
B2	✓	✓	✓	✓	✓	10	
B3 (8)	✓	✓	✓	✓	✓	10	
B3 (10)	✓	✓	✓	✓	✓	10	
B4 (10)	✓	✓	✓	✓	✓	10	
B4 (12)	✓	✓	✓	✓	✓	10	

PROMOVENTE / COMENTARIO											RESPUESTA
CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1) O VEHICULO	MOTOR ELECTRÓNICO CON HP MÍNIMO (C) Y QUE PERMITA EL CONTROL DE VELOCIDAD	TORQUE MÍNIMO DEL MOTOR (LBS PIES)	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES DE TRACCIÓN (LBS)	FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (C) DE ESCAPE MOTOR O RETARDADOR O FRENO AUXILIAR.	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD.	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (C Y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C Y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO, EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	ANGUEDAD MÁXIMA EN AÑOS DE LA UNIDAD MOTRIZ	ANTIGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS DEL REMOLQUE O SEMIRREMOLQUE Y DOLLYS	NO PROCEDENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir antigüedad máxima en años.
C2	190	520	26000	√	-	√	√	√	10	NA	
C3 (8)	215	560	40000	√	-	√	√	√	10	NA	
C3 (10)	215	560	40000	√	-	√	√	√	10	NA	
C2-R2 (14)	250	800	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-R3-(18)	250	1050	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-R2 (18)	250	1050	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-R3 (22)	260	1150	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S1 (8)	215	560	26000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S1 (10)	215	560	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S2 (10)	215	560	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S2 (14)	300	800	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-S2 (12)	300	800	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-S2 (18)	350	1050	30000	√	√	√	√	√	10	15	

PROMOVENTE / COMENTARIO											RESPUESTA
TRACTOCAMIÓN – SEMIREMOLQUE; TRACTOCAMIÓN – SEMIREMOLQUE – REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN – SEMIREMOLQUE – SEMIREMOLQUE											NO PROCEDENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir antigüedad máxima en años.
VEHICULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)	MOTOR ELECTRÓNICO CON HP MÍNIMO (T)	TORQUE MÍNIMO (T) LBS - PIE	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T).	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD Y/O CABLE.	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T-S y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL - DELANTERO) (T-S y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	ANTIGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS DE LA UNIDAD MOTRIZ	ANTIGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS DEL REMOLQUE O SEMIREMOLQUE	
T2-S1	260	600	26 000	✓	N/A	✓	✓	✓	10	15	
T2-S2	300	800	30 000	✓	N/A	✓	✓	✓	10	15	
T2-S3	350	1150	30 000	✓	N/A	✓	✓	✓	10	15	
T3-S1	300	800	26 000	✓	N/A	✓	✓	✓	10	15	
T3-S2	350	1150	30 000	✓	N/A	✓	✓	✓	10	15	
T3-S3	350	1350	40 000	✓	N/A	✓	✓	✓	10	15	
T2-S1-R2	350	1350	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T2-S1-R3	370	1350	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T2-S2-R2	350	1350	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T3-S1-R2	370	1650	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T2-S2-S2	370	1450	30 000	✓	-	✓	✓	✓	8	15	
T3-S1-R3	400	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T3-S2-R2	400	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T3-S2-S2	400	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T3-S2-R3	430	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T3-S3-S2	400	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	8	15	
T3-S2-R4	430	1650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	6	15	
T3-S3-R3	430	1650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	6	15	
T2-S3-S1	350	1350	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	6	15	
T3-S3-S1	370	1450	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	6	15	
T3-S3-S3	430	1650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	6	15	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Para los tracto camiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta ~~42.49 m.~~ 13,70 m. 	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para tractocamión doblemente articulado, se podrán utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81 m.), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; y se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>Para los tractocamiones doblemente articulados, se permiten 50 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m (40 pies). En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente.</i>
Se permitirá el acoplamiento de semirremolque o remolque de tres ejes (S3 o R5) para el caso de configuraciones de tracto camiones doblemente articulados (T-S-R), cuando el tercer eje sea retráctil y este se encuentre levantado durante la circulación de la configuración vehicular.	NO PROCEDENTE De permitirse el acoplamiento de semirremolques o remolques (S3 o R5) para el caso de configuraciones doblemente articuladas (T-S-R o T-S-S), se puede incentivar la circulación de este tipo de configuraciones con el eje rodando y con un peso bruto vehicular mayor al autorizado, además de que al tener un eje más tienen una mayor capacidad de carga, por lo que considera el transportista un desperdicio un eje levantado sin rodar.
6.2.1.5 Se autoriza 30 centímetros de largo..... Siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de ~~12,19 m.~~ 13,70 m.	PROCEDE PARCIALMENTE Se modifica el numeral 6.2.1.5 de la forma siguiente: <i>Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.2.1.6.4 el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a ~~42,19 m.~~ 13,70 m.	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para tractocamión doblemente articulado, se podrán utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81 m.), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; y se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados:

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i>
6.4.1.1 para las unidades y configuraciones vehiculares..... centros de distribución, centros logísticos o puntos de entrega con infraestructura o utilizar un camino..... I.- Presentar, exclusivamente el usuario, ante la secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de planta productora, centros de distribución, centros logísticos o puntos de entrega con infraestructura debiendo... ~~así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la secretaría.~~ La secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y estas se ~~emitirán~~ expedirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. II.- presentar, exclusivamente el usuario, ante la secretaría, una solicitud...	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> Se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal para su

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
... a) ~~demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas~~; Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad y se permitirá la circulación de los vehículos provenientes de un camino tipo ET o A con las especificaciones de peso y dimensiones correspondientes a estos, en uno de menor clasificación en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor de 150 kms. En casos la secretaría podrá autorizar longitudes superiores a los 150 kms. b) ~~por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. En caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la secretaría~~. Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación. c) ~~Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación~~. Condiciones de seguridad. d) ~~Condiciones de seguridad~~. La secretaría publicará en medio electrónicos, las autorizaciones emitidas. e) ~~La secretaría publicará en medio electrónicos, las autorizaciones emitidas~~. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá.... Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen.... , declarando en la carta de porte en carro por entero.	debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha. Adicionalmente a esto, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) realizó un análisis de la base de datos de los permisos de conectividad otorgados en el período 2008 - 2014 con base en las especificaciones y criterios que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 2008 vigente, obteniéndose los resultados siguientes: A partir de la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B en el período 2008 - 2014, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. Del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. A partir también de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table>	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Asimismo, se eliminará la solicitud de inviabilidad económica. Asimismo, se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.
La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de ~~sesenta~~ treinta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido ~~negativo~~ afirmativo. IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de ~~dos~~ cuatro años, a partir de su emisión.	NO PROCEDENTE En relación con el plazo de 30 días, la Secretaría estima que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que deberán realizar las áreas técnicas de la SCT, sobre la información proporcionada por los usuarios. De igual forma y, por cuanto hace a la Negativa Ficta no obliga a establecer un plazo legal para dar respuesta, lo cual es beneficioso para la Administración Pública, ya que de lo contrario podría darse el caso que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad en los vehículos que incida en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, así como dar certeza jurídica a los permisionarios sobre los plazos de resolución, considerando las cargas administrativas que atiende la DGAF y su capacidad de atención. Finalmente, en lo relativo a la vigencia que el anteproyecto establece de dos años para el permiso de conectividad, el cual resulta menor a 5 años establecidos en la norma vigente para este mismo permiso. En este sentido el cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
10.3.12. En la verificación del peso que se realice con las básculas de pesaje por ejes o conjunto de ejes, se emitirá una tolerancia de hasta 5% respecto de los pesajes realizados en básculas de plataforma. Para determinar lo anterior, se comparará el dictamen de verificación del peso contra el comprobante o ticket del pesaje realizado en la báscula de plataforma. Los instrumentos de medición deberán contar con su respectiva verificación y calibración en los términos de la ley de la materia.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique. La Secretaría no establecerá una tolerancia, considerando que las básculas por Ley deben cumplir con las tolerancias establecidas en la norma aplicable.
TRANSITORIO: La presente Norma se evaluará por parte del Comité Consultivo Nacional de Normalización y sus resultados se presentarán a los tres años de su entrada en vigor.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluye en el Proyecto de Norma, como un tercero transitorio. TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.
Las autorizaciones especiales de conectividad, otorgadas al amparo de la NOM-012-SCT-2-2008, continuarán vigentes a la entrada en vigor de la presente norma, hasta en tanto se modernicen o reclasifiquen los tramos carreteros que las motivaron.	PROCEDENTE Se prevé en el Proyecto de Norma: <i>QUINTO.- Las Autorizaciones Especiales por caso de conectividad emitidas conforme a la NOM-012-SCT-2-2008, publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 1 de abril de 2008, continuarán vigentes hasta el término de su vigencia plasmada en dicha Autorización. Las cuales deberán ser publicadas en la página de internet de la Secretaría.</i>
Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) 4.- DEFINICIONES. Autotanque.- Eliminar. Bitácora de horas de servicio del conductor.- Eliminar. Carta de porte.- Eliminar. Convertidor tipo "H".- Eliminar. Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente Posterior.- Eliminar. Sistema de acoplamiento de última generación.- Eliminar. Subcontratista.- Eliminar.	PROCEDE PARCIALMENTE Se consideró procedente eliminar únicamente las definiciones de Autotanque y Sistemas de acoplamiento de última generación. La eliminación de los demás conceptos propuestos, dificultaría para el gobernado el entendimiento y la aplicación del Proyecto de Norma.
Unidad vehicular góndola o madrina.- Configuración Vehicular integrada por un camión-remolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja; tractocamión- semirremolque o tractocamión-semirremolque-remolque o tractocamión-Semirremolque- semirremolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja, destinada al transporte de vehículos sin rodar.	PROCEDENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: Unidad vehicular tipo góndola o madrina.- Configuración vehicular integrada por un camión-remolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semirremolque-remolque o tractocamión-semirremolque-semirremolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja, destinada al transporte de vehículos sin rodar.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
5.- CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS. No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión– semirremolque arrastrando un convertidor (Dolly) sin el semirremolque enganchado, así como tractocamión con un convertidor (Dolly) enganchado. Propuesta CANACAR Se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (Dolly) sin el semirremolque enganchado, así como tractocamión con un convertidos (Dolly) enganchado. Motivo Es una configuración que se utiliza para movimiento de los equipos de trabajo.	NO PROCEDENTE Considerando que la posibilidad de que se desprenda un dolly acoplado a un primer remolque sin estar acoplado a éste un segundo remolque, es menor que cuando está acoplado el segundo remolque, ya que la carga de arrastre es mucho menor. Se debe considerar que el acoplamiento del dolly con o sin remolque trasero es exactamente el mismo, por lo que la carga en el sistema de acoplamiento gancho – ojillo es menor cuando no entra en juego el peso del segundo remolque. Respecto de las líneas de conexión entre el dolly y el segundo remolque, se instalan válvulas de paso, de tal forma que estén cerradas cuando no esté acoplado un segundo remolque. Entre el dolly y el primer remolque las válvulas se encuentran localizadas en la parte trasera, antes de las manitas o en las manitas mismas, por lo que los frenos del Dolly pueden operar normalmente cuando el remolque trasero está desconectado. En el caso de un frenado repentino en el que el remolque delantero esté cargado y esté arrastrando un dolly, éste último frenará más rápido al no tener carga sobre él y es posible que se observe como que brinca al ser arrastrado por el remolque delantero y no tener suficiente carga para que las llantas tengan mayor fuerza de fricción sobre el piso, sin embargo el efecto real es que el dolly está tratando de frenar al remolque delantero. Adicionalmente, durante su circulación presenta brincos al no tener peso, dañando la infraestructura de pavimentos, ya que circula el dolly golpeando el pavimento, igualmente circula sin luces, representando un riesgo para los demás usuarios, por accidentes por alcance, teniendo en cuenta además que afecta la visibilidad de las luces traseras del primer remolque colocadas en la defensa del mismo. Además, el brincoteo del dolly constante provocaría un desgaste irregular en las muelas y el ojillo, que a la larga puede inferir en un desprendimiento. Además, representa un riesgo durante las maniobras de rebase. Ej.: Si un usuario pretende rebasar un autobús o camión y no se percató que adelante hay un tractocamión sencillo con un dolly en la parte trasera; puede no detectar al dolly, disminuyéndole la distancia para reincorporarse a su carril y en su caso detectarlo hasta que pretenda reincorporarse a su carril. Este riesgo se agudiza en maniobras de noche. También es un riesgo para el conductor del tractocamión que trae el remolque y el dolly, ya que cuando hace su maniobra de rebase, mediante el espejo visualiza el final de la caja, no así, el final del dolly, reincorporándose a su carril sin poder constatar por el espejo si el dolly ya libró el vehículo que está rebasando. Finalmente, el dolly sin el segundo remolque, puede presentar exceso que sobresalga de los extremos traseros del primer remolque.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																																																																																																					
6. ESPECIFICACIONES. 6.1.1.1.- ~~Las~~ Se propone mantener las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje, ~~de acuerdo al tipo de camino en que transitan, con las indicadas en la tabla “A” que se muestra a continuación:~~ de la norma vigente, como se muestra en el Anexo 2. TABLA “B” PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULOS Y CAMINO <table><tr><th rowspan="2">VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR</th><th colspan="4">PESO BRUTO VEHICULAR (t)</th></tr><tr><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>B2</td><td>17,5</td><td>16,5</td><td>14,5</td><td>13,0</td></tr><tr><td>B3</td><td>21,5</td><td>19,0</td><td>17,0</td><td>16,0</td></tr><tr><td>B3</td><td>24,5</td><td>23,0</td><td>20,0</td><td>18,5</td></tr><tr><td>B4</td><td>27,0</td><td>25,0</td><td>22,5</td><td>21,0</td></tr><tr><td>C2</td><td>17,5</td><td>16,5</td><td>14,5</td><td>13,0</td></tr><tr><td>C3</td><td>21,5</td><td>19,0</td><td>17,0</td><td>16,0</td></tr><tr><td>C3</td><td>24,5</td><td>23,0</td><td>20,0</td><td>18,5</td></tr><tr><td>C2-R2</td><td>37,5</td><td>35,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C3-R2</td><td>44,5</td><td>42,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C3-R3</td><td>51,5</td><td>47,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C2-R3</td><td>44,5</td><td>41,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S1</td><td>27,5</td><td>26,0</td><td>22,5</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S2</td><td>34,5</td><td>31,5</td><td>28,0</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2</td><td>41,5</td><td>38,0</td><td>33,5</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S3</td><td>48,0</td><td>45,5</td><td>40,0</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S3</td><td>41,0</td><td>39,0</td><td>34,5</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S1</td><td>34,5</td><td>32,5</td><td>28,0</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S1-R2</td><td>47,5</td><td>45,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S1-R3</td><td>54,5</td><td>50,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S2-R2</td><td>54,5</td><td>50,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S1-R2</td><td>54,5</td><td>51,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S1-R3</td><td>60,5</td><td>57,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-R2</td><td>60,5</td><td>57,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-R4</td><td>66,5</td><td>66,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-R3</td><td>63,0</td><td>62,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S3-S2</td><td>60,0</td><td>60,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S2-S2</td><td>51,5</td><td>46,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T3-S2-S2</td><td>58,5</td><td>53,0</td><td>NA</td><td>NA</td></tr></table> Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular tipo “ET”, “A” y “B”.	VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				ET y A	B	C	D	B2	17,5	16,5	14,5	13,0	B3	21,5	19,0	17,0	16,0	B3	24,5	23,0	20,0	18,5	B4	27,0	25,0	22,5	21,0	C2	17,5	16,5	14,5	13,0	C3	21,5	19,0	17,0	16,0	C3	24,5	23,0	20,0	18,5	C2-R2	37,5	35,5	NA	NA	C3-R2	44,5	42,0	NA	NA	C3-R3	51,5	47,5	NA	NA	C2-R3	44,5	41,0	NA	NA	T2-S1	27,5	26,0	22,5	NA	T2-S2	34,5	31,5	28,0	NA	T3-S2	41,5	38,0	33,5	NA	T3-S3	48,0	45,5	40,0	NA	T2-S3	41,0	39,0	34,5	NA	T3-S1	34,5	32,5	28,0	NA	T2-S1-R2	47,5	45,0	NA	NA	T2-S1-R3	54,5	50,5	NA	NA	T2-S2-R2	54,5	50,5	NA	NA	T3-S1-R2	54,5	51,5	NA	NA	T3-S1-R3	60,5	57,5	NA	NA	T3-S2-R2	60,5	57,5	NA	NA	T3-S2-R4	66,5	66,0	NA	NA	T3-S2-R3	63,0	62,5	NA	NA	T3-S3-S2	60,0	60,0	NA	NA	T2-S2-S2	51,5	46,5	NA	NA	T3-S2-S2	58,5	53,0	NA	NA	PROCEDE PARCIALMENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo “B”, ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad.
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR		PESO BRUTO VEHICULAR (t)																																																																																																																																																				
	ET y A	B	C	D																																																																																																																																																		
B2	17,5	16,5	14,5	13,0																																																																																																																																																		
B3	21,5	19,0	17,0	16,0																																																																																																																																																		
B3	24,5	23,0	20,0	18,5																																																																																																																																																		
B4	27,0	25,0	22,5	21,0																																																																																																																																																		
C2	17,5	16,5	14,5	13,0																																																																																																																																																		
C3	21,5	19,0	17,0	16,0																																																																																																																																																		
C3	24,5	23,0	20,0	18,5																																																																																																																																																		
C2-R2	37,5	35,5	NA	NA																																																																																																																																																		
C3-R2	44,5	42,0	NA	NA																																																																																																																																																		
C3-R3	51,5	47,5	NA	NA																																																																																																																																																		
C2-R3	44,5	41,0	NA	NA																																																																																																																																																		
T2-S1	27,5	26,0	22,5	NA																																																																																																																																																		
T2-S2	34,5	31,5	28,0	NA																																																																																																																																																		
T3-S2	41,5	38,0	33,5	NA																																																																																																																																																		
T3-S3	48,0	45,5	40,0	NA																																																																																																																																																		
T2-S3	41,0	39,0	34,5	NA																																																																																																																																																		
T3-S1	34,5	32,5	28,0	NA																																																																																																																																																		
T2-S1-R2	47,5	45,0	NA	NA																																																																																																																																																		
T2-S1-R3	54,5	50,5	NA	NA																																																																																																																																																		
T2-S2-R2	54,5	50,5	NA	NA																																																																																																																																																		
T3-S1-R2	54,5	51,5	NA	NA																																																																																																																																																		
T3-S1-R3	60,5	57,5	NA	NA																																																																																																																																																		
T3-S2-R2	60,5	57,5	NA	NA																																																																																																																																																		
T3-S2-R4	66,5	66,0	NA	NA																																																																																																																																																		
T3-S2-R3	63,0	62,5	NA	NA																																																																																																																																																		
T3-S3-S2	60,0	60,0	NA	NA																																																																																																																																																		
T2-S2-S2	51,5	46,5	NA	NA																																																																																																																																																		
T3-S2-S2	58,5	53,0	NA	NA																																																																																																																																																		

PROMOVENTE / COMENTARIO										RESPUESTA
6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los ~~tracto camiones doblemente articulados en sus distintas~~ vehículos y configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1.5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumpla con todas y con cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes (como se muestra en el Anexo 3):										NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y no se presenten desviaciones. Tampoco se considera establecer año-modelo de los vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2).
ANEXO 3 DISPOSICIONES PARA VEHÍCULOS (PROY-NOM-012-SCT-2-2014) TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN – SEMIREMOLQUE-SEMIREMOLQUE (T-S-R y T-S-S)										
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)	MOTOR ELECTRONICO HP MINIMO (T)	TORQUE MINIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MINIMA DE LOS EJES DE TRACCION (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL- DELANTERO) (T, S y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCION (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO) EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	
T2-S1-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S2-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S1-R3	✓	370	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S1-R2	✓	370	1 250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S1-R3	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R4	✓	450	1 850	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R3	✓	450	1 850	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S3-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S2-S2	✓	370	1 250	30 000	✓	-	✓	✓	✓	
T3-S2-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	-	✓	✓	✓	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA				
(PROPUESTA DE CANACAR) DISPOSICIONES PARA CONFIGURACIONES VEHICULARES CAMIÓN Y CAMIÓN-REMOLQUE					
VEHICULO O C/FIGURACION VEHICULAR (1)	MOTOR ELECTRONICO CON HP MINIMO (C)	FRENO AUXILIAR, DE ESCAPE, MOTOR, RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (C)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (C y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C y R)
C2	190	✓	-	✓	✓
C3	215	✓	-	✓	✓
C2-R2	250	✓	✓	✓	✓
C3-R2	250	✓	✓	✓	✓
C3-R3	260	✓	✓	✓	✓
C2-R2	260	✓	✓	✓	✓

PROMOVENTE / COMENTARIO									RESPUESTA
TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE, TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-SEMIREMOLQUE (T-S, T-S-R y T-S-S)									
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	MOTOR ELECTRONICO HP MINIMO (T)	TORQUE MINIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MINIMA DE LOS EJES DE TRACCION (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) (T, S y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCION (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO) (EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	
T2-S1	✓	260	-	✓	-	✓	✓	✓	
T2-S2	✓	300	-	✓	-	✓	✓	✓	
T3-S2	✓	350	-	✓	-	✓	✓	✓	
T3-S3	✓	350	-	✓	-	✓	✓	✓	
T2-S3	✓	350	-	✓	-	✓	✓	✓	
T3-S1	✓	300	-	✓	-	✓	✓	✓	
T2-S1-R2	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S2-R2	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S1-R3	370	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S1-R2	370	1 250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S1-R3	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R2	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R4	450	1 850	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R3	450	1 850	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S3-S2	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S2-S2	370	1 250	30 000	✓	-	✓	✓	✓	
T3-S2-S2	400	1 650	44 000	✓	-	✓	✓	✓	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.1.2.2.1 Para los camiones – Remolques, Tractocamiones articulados, y tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (C, C–R, T–S, T–S–R y T–S–S) (como se muestra en el Anexo 3). ~~Tractocamión semirremolque remolque y tractocamión semirremolque semirremolque (T–S–R y T–S–S)~~ Incluir las configuraciones vehiculares; Camión, camión – Remolque y tractocamión–Semirremolque Por otra parte, eliminar el requisito de los dictámenes de condiciones físico – mecánicas y de emisiones contaminantes.	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).
6.1.2.2.3 Vehículos de carga. I.- De tránsito.- Eliminar esta fracción. II.- Del conductor.- Eliminar esta fracción. III.- De control para la empresa.- eliminar esta fracción.	NO PROCEDENTE Se mantienen las disposiciones que otorgan mayor seguridad a las configuraciones vehiculares doblemente articuladas diferenciadas. I.- De Tránsito: a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. b) Confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase. c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha. d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados. II.- Del conductor: a) Conductores con capacitación y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico. b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje. III.- De control para la empresa: a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.1.2.3 Las especificaciones indicadas en el numeral 6.1.2.2.1, se verifican por personal autorizado dependiente de la Secretaría en centro de peso y dimensiones, ~~instalaciones de las empresas transportistas~~ , usuarios o unidades de Verificación autorizadas, debiendo realizar el trámite de modificaciones de su tarjeta de circulación, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones.	NO PROCEDENTE Son facultades de la Secretaría para sus labores de inspección, poder realizar estas verificaciones en las instalaciones de los permisionarios.
6.2.1.1 El ancho máximo autorizado para todas la clase de vehículos que transitan en los diferentes tipo de caminos, será de 2.60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, elementos de sujeción y además aditamentos para el aseguramiento de la carga. Estos accesorios no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo.	PROCEDENTE Se mantiene el texto de la Norma vigente. <i>6.2.1.1 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, elementos 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.</i>
6.2.1.4 La propuesta se muestra en el Anexo 4 Las configuraciones tractocamión doblemente articulados únicamente podrá circular en caminos Tipo ET, A y B. TABLA C LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO VEHÍCULOS	PROCEDE PARCIALMENTE Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla C debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo "B", ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. Respecto a los camiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla C-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	LARGO TOTAL (cifras en metros)			
B2	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	14,0	14,0	14,0	12,5
B4	14,0	14,0	14,0	12,5
C2	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	14,0	14,0	14,0	12,5
C2-R2	31,0	28,5	N/A	N/A
C3-R2	31,0	28,5	N/A	N/A
C3-R3	31,0	28,5	N/A	N/A
C2-R3	31,0	28,5	N/A	N/A
T2-S1	23,0	20,8	18,5	N/A
T2-S2	23,0	20,8	18,5	N/A
T2-S3	23,0	20,0	18,0	N/A
T3-S1	23,0	20,0	18,0	N/A

PROMOVENTE / COMENTARIO						RESPUESTA
	T3-S2	23,0	20,8	18,5	N/A	
	T3-S3	23,0	20,8	18,5	N/A	
	T2-S1-R2	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T2-S2-R2	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T3-S1-R2	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T3-S1-R3	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T3-S2-R2	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T3-S2-R4	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T3-S2-R3	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T3-S3-S2	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T2-S2-S2	25,0	28,0	N/A	N/A	
	T3-S2-S2	31,0	28,5	N/A	N/A	
	T3-S2-S2	31,0	28,5	N/A	N/A	
Para los tractocamiones doblemente articulados se autorizan 50 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12.19 m y circulen en caminos "ET" y "A", <u>para el acoplamiento de semirremolques o remolques de mayor longitud, no se permite tolerancia</u>. En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente.						PROCEDE PARCIALMENTE Se incorpora en el proyecto de Norma la disposición siguiente: <i>"Para los tractocamiones doblemente articulados, se permiten 50 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m. En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente."</i>
6.2.1.5 Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado, adicionales a lo señalado en la tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta ~~42.49 m~~ 16.16 m.						PROCEDE PARCIALMENTE Se modifica el numeral 6.2.1.5 para quedar de la forma siguiente: <i>6.2.1.5 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 "C-2" de esta Norma.</i> <i>Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).</i>
6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31.00 m y 28.50 m a que se refiere la tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a ~~42.49 m~~ 13.70 m.						PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para tractocamión doblemente articulado, se permitirá la utilización de semirremolques de hasta 42 pies (12,81 m), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; y se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i>
6.2.1.6.6 Para las unidades tipo góndola o madrina, se podrá acoplar remolques y semirremolques con longitudes de hasta 14.63 m, siempre y cuando el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere en la tabla "C".	PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso específico de configuraciones de Camión-Remolque (CR) se incluirá en el Proyecto de Norma, en el numeral 6.2.1.6.1, un párrafo, donde se señala que dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla correspondiente, para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).
6.2.1.7.1 Cuando se trate de carga sobresaliente en la parte superior frontal de la configuración tipo góndola o madrina, se permite 1.00 m sobresaliente, siempre y cuando ~~no se rebase la longitud máxima permitida por tipo de vehículo y de carretera y además~~ el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere en la tabla "C".	NO PROCEDENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieren utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, <u>centro de distribución o centro logístico</u> utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberá cumplir las condiciones siguientes. ~~I.- Presentar exclusivamente el usuario~~ Dependiendo de las características de la carga origen o destino, el usuario o transportista de carga consolidada, deberá solicitar ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación. ~~Solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen Destino de la ruta y los tramos y distancia requeridos para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas, y estas se emitirán por distancia estrictamente necesaria, y siempre que no exista caminos alternos de mayores especificaciones.~~	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluirá en el Proyecto de Norma, además de las Plantas Productoras, a los Centros Logísticos y/o de Transferencia, así como a los transportista de carga consolidada. La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada tres años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet. Con la disminución de los años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado para que pueda acceder a los beneficios de la reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso. Considerando que en el cálculo de la Distribución de Frecuencias para Longitudes de Conectividad en Caminos Tipo B, que realizó el Instituto Mexicano del Transporte, se observa lo siguiente: A partir de la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
II.- b) ~~Por excepción podrán circular al amparo de autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta 50 Km en caminos tipo B, previo dictamen de áreas técnicas de la Secretaría.~~ La conectividad de carreteras de tipo ET ó A hacia un carretera tipo B, y de configuraciones que cumplen con peso y dimensiones de una carretera tipo B hacia una carretera C, podrá de hasta 150 Km. ~~Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la presentación del servicio o, en su caso, del usuario que transportara su propia carga.~~ Se debe considerar la corresponsabilidad en los términos establecidos en el artículo 10 del Reglamento sobre peso, dimensiones y capacidades de los vehículos que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal. VIII.- La Secretaria resolverá en un plazo no mayor de treinta días naturales, contados a partir de recepción de solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo, la falta de respuesta, será aplicable la Ley de Responsabilidades del Servidor Público. Antes de expedir la nueva norma definitiva, se debe reformar el Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de auto transportes que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, expedido por el Presidente de la República Mexicana, para la reclasificar los tramos carreteros que han mejorado sus especificaciones técnicas para convertirlos en carreteras de altas especificaciones, en el Anexo 5 se proponen los tramos reclasificar.	solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor “SI” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir también de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. La Secretaría estimó que en un plazo menor de 60 días, podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad lo que puede incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras. Se da certeza jurídica a los permisionarios por las cargas administrativas que atiende la Dirección General de Autotransporte Federal y su capacidad de atención. Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha. En el Proyecto de Norma se establecerá que el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Respecto a conectividad se eliminará la solicitud de inviabilidad económica y se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.
6.4.2.2 La vigilancia del ~~dictamen~~ permiso que se refiere este numeral será ~~de dos años~~ por el tiempo necesario en que prevalezca las condiciones que motivaron el otorgamiento del permiso.	NO PROCEDENTE Se consideró que la vigencia que el Proyecto establece de dos años para el permiso de conectividad, el cual resulta menor a 5 años establecidos en la norma vigente para este mismo permiso. En este ese sentido el cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento.
7.1.1 En el último párrafo especificar que se excluye a los equipos utilizados bajo la NOM- 040-SCT-2-2012.	PROCEDE PARCIALMENTE Se prevé en el Proyecto de Norma: <i>Los vehículos de autotransporte a los que les aplique esta Norma, que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.</i>
10.3.2 El ancho es la dimensión transversal máxima del vehículo o configuración vehicular respecto de su eje longitudinal, con carga o sin carga (sin incluir los espejos laterales, <u>elementos de protección de la carga</u> y sistemas de sujeción).	NO PROCEDENTE Se mantiene el texto de la Norma vigente. <i>10.3.2 El ancho es 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).</i>
10.3.6. La Secretaría elaborará el procedimiento que se seguirá en la vigilancia de esta Norma en el caso de transportistas y usuarios a los que se reconozca el resultado de las operaciones de pesaje en básculas de su propiedad o cuando se demuestre fehacientemente el cumplimiento de la Norma de acuerdo a lo dispuesto en el Presente Procedimiento de la Evaluación de la conformidad, <u>se les reconocerá la Autorregulación</u> .	PROCEDENTE Se establece en el Proyecto de Norma, lo sigue: <i>10.3.6 La Secretaría elaborará el procedimiento que se seguirá en la vigilancia de esta Norma en el caso de los transportistas y usuarios a los que se les reconozca el resultado de las operaciones de pesaje en básculas de su propiedad o cuando se demuestre fehacientemente el cumplimiento de la Norma, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Procedimiento de la Evaluación de la Conformidad, a quienes se les reconocerá la Autorregulación.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
10.3.9 Los sistemas de medición deben ser verificados anualmente, en los laboratorios de ~~verificación~~ calibración acreditados o ~~dependencias correspondientes~~ por el <u>Centro Nacional de Metrología</u>, según corresponda sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando por su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias del mal funcionamiento... 10.3.10 Justificar el valor de 0.5% 11.5 Para el caso de básculas móviles mencionar la norma a la que se apegan, y la forma en que se llevarán cabo su calibración. 11.6 justificar el valor de 0.5% 11.7 El personal que opere las básculas tanto de las empresas, como de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, deben demostrar <u>ante la Secretaría de Economía y de los interesados</u> que reúnen los conocimientos de capacidad que se requieran, para los efectos del artículo 19 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique. Respecto al comentario sobre que la norma NOM-010-SCFI-1994 no establece en ningún punto que las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0.5% de la capacidad máxima de dicha báscula, el Proyecto de Norma así como la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, establece lo siguiente: 10.3.10 Las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0.5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, vigente. La SCT estableció el parámetro de 0.5%, como un parámetro de operación de las básculas que se utilizan para pesar vehículos, considerando que este parámetro no viola la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, simplemente permite que las básculas de pesaje no automático para pesar camiones, verifiquen el peso cada 5 Kg por cada 1,000 kg de la capacidad de la báscula. En el Proyecto de Norma se establece lo siguiente: <i>11.7 El personal que opere las básculas tanto de las empresas, como de la Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, en caso de ser requeridos por la Secretaría de Economía, deben demostrar que reúnen los conocimientos de capacidad que se requieran, para los efectos del artículo 19 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</i>
TRANSITORIOS. PRIMERO.- Esta norma, incluyendo sus artículos transitorios será evaluada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transportes Terrestres, dentro del año siguiente a su entrada en vigor.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluye en el Proyecto de Norma, como un tercero transitorio lo siguiente: TERCERO.- <i>En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.</i>
Man Truck & Bus México, S.A. de C.V. Primero.- En el Diario Oficial de la Federación del 5 de marzo de 2008 se publicó "AUTORIZACIÓN" par el uso de las llantas súper sencilla, modelo X-ONE de Michelin, en sustitución del arreglo dual al que hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, 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, o la que la sustituya", como un método alterno, tal como lo establece el artículo 49 de la LFMN, se transcribe el artículo único de la autorización: "ARTÍCULO ÚNICO.- Se autoriza a todos aquellos propietarios de vehículos de autotransporte que circulen en carreteras y puentes de jurisdicción federal, que así lo deseen, utilizar las llantas súper sencilla modelo "X-ONE", de la marca Michelin, radial,	NO PROCEDENTE El uso de la llanta súper sencilla no es materia del Proyecto de Norma la emisión de una autorización para uso de tecnologías alternativas es de conformidad con lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
tubeless, inifinicoil, medidas 455/55R22.5 y 445/50R22.5, de rangos de carga "L" y ancho de rin de 14 pulgadas, con capacidades de carga máxima de 4,994 kg y 4,625 kg respectivamente, según datos del fabricante, en sustitución del arreglo dual a la que se hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, 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, o la que la sustituya, sin que ello se considere una infracción, violación o falta a la citada Norma Oficial Mexicana, con una capacidad de carga máxima de nueve toneladas por eje, siempre y cuando no rebase el Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo autorizado por configuración vehicular y tipo de carretera. Este tipo de llantas no podrán ser utilizadas en vehículos que transportan materiales y residuos peligrosos, combinaciones de doble remolque o autobuses de dos ejes". Segundo.- Con relación a los numerales 6, 6.1, 6.1.1 y 6.1.2 y de la Tabla A y Tabla B, del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, solicitamos se incorpore dentro de sus texto, la autorización a que nos referimos en el párrafo anterior, en virtud de que la evidencia científica ya fue previamente evaluada por el Comité Consultivo de Normalización de Transporte Terrestre CCNNTT, un Grupo de trabajo de la Dirección General de Autotransporte Federal y de la Dirección General de Servicios Técnicos, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como del Instituto Mexicano del Transporte.	
Avangard México, S. de R.L. de C.V. FUNDAMENTACIÓN El Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 establece las siguientes definiciones: Camión Remolque.- Vehículo destinado al Transporte de Carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor. Remolque.- Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje al centro o trasero fijo, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un camión o tractocamión articulado. Semirremolque.- Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por esta. Convertidor.- Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque-remolque y camión remolque. Así mismo, de acuerdo al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal en su Artículo 2 "Para efectos de este Reglamento, se entenderá por:" en su fracción IX define: Camión Unitario Ligero.- El vehículo Automotor de hasta 6 o más llantas, destinado al transporte de carga, con peso bruto vehicular de menos de 4 toneladas. Por tal, con base a la definición de "Camión Unitario Ligero" del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, la configuración C2-R1 de mi representada cumple, ya que el camión C-2 que conforma dicha configuración cuenta con 4 llantas (ver análisis de pesos y dimensiones) y la definición habla de hasta 6 llantas.	PROCEDE PARCIALMENTE Las configuraciones que se propone sean incluidas en el Proyecto de Norma, están cubiertas por las especificaciones de peso y dimensiones que se establecen en el proyecto, en virtud de que éstas no rebasan el peso y las dimensiones máximas autorizadas por tipo de vehículo y camino del proyecto, además de que se mantiene el párrafo 5.2.5 que establece lo siguiente: 5.2.5 Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas. Por lo tanto no existe disposición en el Proyecto de Norma que prohíba la circulación de las configuraciones de camión remolque que se exponen en este comentario.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Así mismo en el numeral 6.1.1.1 tabla "A" de Pesos Máximos Autorizados por eje y Camino (Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014) en configuraciones por ejes, se muestra un "Sencillo dos llantas" y se considera la configuración C-R, por la cual la configuración C2-R1 cumple con lo dispuesto. Derivado de lo anterior, las configuraciones de mi representada corresponden a Camión Remolque C2-R2 y C2-R1 (se anexan fotos y análisis de pesos y dimensiones) ya que cumplen con las definiciones antes mencionadas. Por lo tanto, dado a que las configuraciones C2-R2 y C2-R1 de mi representada cumplen con lo establecido en las definiciones y tabla antes mencionadas y aunado, que para que nuestro negocio sea rentable, necesitamos del uso diario y necesario de las unidades que se muestran en las fotografías que se anexan a la presente (con análisis de pesos y dimensiones) y debido a que nuestros principales proveedores (pepenadores) se encuentran en diferentes puntos y algunos de ellos sobre las carreteras federales, de la manera más atenta y amable pido: - Que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, tome a consideración las configuraciones C2-R2 y C2-R1 con las que mi representada opera y se muestra en anexos de este mismo documento y sean incluidas dichas configuraciones en la NOM-012-SCT-2-2014, específicamente solicito: - Incluir la configuración C2-R1, en el numeral 5.2 de la Norma Oficial Multimencionada, específicamente en la tabla 5.2.2, sección Camión-Remolque (C-R) considerando 3 ejes y 6 llantas. - Incluir en la tabla 5.2.2 los dibujos descriptivos de las configuraciones C2-R2 y C2-R1 de mi representada o en su defecto agregar un numeral donde se indique que "las figuras indicadas en las tablas 5.2.2 son enunciativas y no limitativas", como lo regula la norma actual y vigente (NOM-012-SCT-2-2008). - Considerar en la tabla 5.2.2 para la configuración C2-R2 el número de llantas de 10. - Incluir la configuración C2-R1 en numeral 6.1.2.1. la tabla "B" Peso Bruto Vehicular Máximo Autorizado por Clase de Vehículo y Camino. - Incluir la configuración C25-R1 en el numeral 6.2.1.4. tabla "C" Largo Máximo Autorizado por clase de Vehículo y Camino. - Considerar en el numeral 6.1.1.1. tabla "A" de pesos máximos Autorizados por Tipo de Eje y Camino, el concepto de Tándem de 4 llantas. - Las configuraciones de mi representada transportan volumen y no peso (botellas de plástico) por tanto: - Tienen un Peso Bruto Vehicular máximo de 4.2 ton para C2-R1 y 10 ton para C2-R2 y de acuerdo al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, se tratan de configuraciones conformadas por un Camión Unitario Ligero y un Remolque Ligero. - Los pesos por eje de nuestras configuraciones C2-R1 y CF2-R2 están por debajo de lo establecido en la multimencionada Norma Oficial (ver análisis de pesos y dimensiones) por lo que sin riesgo alguno puede circular por caminos tipo "C" y "D" conforme lo establecido en el numeral 6.1.1.1 tabla "A", por tratarse de una configuración ligera. - Los motores de nuestros camiones tienen una potencia de 177 HP para C2-R2 y 143 HP para C2-R1. - Los nodos a los que recolectamos botellas de plástico a granel, son en su mayoría pepenadores y no se cuenta con un contrato, esto debido a que venden el material al mejor postor, además, muchos de ellos se encuentran en puntos adyacentes a carreteras, por lo que nuestras unidades necesariamente tienen que circular por dichas vías de Jurisdicción Federal.	

PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA																												
Dado lo anterior y tomando en cuenta que las configuraciones en cuestión no representan riesgo alguno para dañar las carreteras de jurisdicción federal debido a que están por debajo de las especificaciones mínimas de Peso por eje (5t) y Peso Bruto Vehicular (13t) contenidas en el PROY-NOM-012-SCT-2-2014 (ver análisis de pesos y dimensiones) y sumado a que la compra de botellas de plástico no siempre es en el mismo nodo (cambia constantemente) solicito se considere que las configuraciones C2-R1 y C2-R2 de mi representada puedan circular libremente en caminos tipo C y D, dando por entendido que también podrán circular por los caminos ET, A y B, así mismo estas consideraciones sean reflejadas en el numeral 6.1.2.1. tabla "B" y numeral 6.2.1.4. tabla "C". 1.8. A continuación se muestran tablas resumen, con los puntos solicitados y mencionados en párrafos anteriores:																																
<table><tr><th>Nomenclatura</th><th>Número de Ejes</th><th>Número de Llantas</th><th>VEHICULO</th></tr><tr><td>C2-R1</td><td>3</td><td>6</td><td></td></tr><tr><td>C2-R2</td><td>4</td><td>10</td><td></td></tr></table>				Nomenclatura	Número de Ejes	Número de Llantas	VEHICULO	C2-R1	3	6		C2-R2	4	10																		
Nomenclatura	Número de Ejes	Número de Llantas	VEHICULO																													
C2-R1	3	6																														
C2-R2	4	10																														
				<table><tr><th colspan="4">Peso Bruto Vehicular (t)</th></tr><tr><th>Nomenclatura</th><th>Número de Ejes</th><th>Número de Llantas</th><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>C2-R1</td><td>3</td><td>6</td><td>4.2</td><td>4.2</td><td>4.2</td><td>4.2</td></tr><tr><td>C2-R2</td><td>4</td><td>10</td><td>10</td><td>10</td><td>10</td><td>10</td></tr></table>				Peso Bruto Vehicular (t)				Nomenclatura	Número de Ejes	Número de Llantas	ET y A	B	C	D	C2-R1	3	6	4.2	4.2	4.2	4.2	C2-R2	4	10	10	10	10	10
Peso Bruto Vehicular (t)																																
Nomenclatura	Número de Ejes	Número de Llantas	ET y A	B	C	D																										
C2-R1	3	6	4.2	4.2	4.2	4.2																										
C2-R2	4	10	10	10	10	10																										
				<table><tr><th colspan="4">Largo Total (cifras en metros)</th></tr><tr><th>Nomenclatura</th><th>Número de Ejes</th><th>Número de Llantas</th><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>C2-R1</td><td>3</td><td>6</td><td>10.5</td><td>10.5</td><td>10.5</td><td>10.5</td></tr><tr><td>C2-R2</td><td>4</td><td>10</td><td>16</td><td>16</td><td>16</td><td>16</td></tr></table>				Largo Total (cifras en metros)				Nomenclatura	Número de Ejes	Número de Llantas	ET y A	B	C	D	C2-R1	3	6	10.5	10.5	10.5	10.5	C2-R2	4	10	16	16	16	16
Largo Total (cifras en metros)																																
Nomenclatura	Número de Ejes	Número de Llantas	ET y A	B	C	D																										
C2-R1	3	6	10.5	10.5	10.5	10.5																										
C2-R2	4	10	16	16	16	16																										
				<table><tr><th colspan="2">CONFIGURACIÓN DE EJES</th><th>Configuración</th></tr><tr><td></td><td>Tandem Cuatro llantas</td><td>C-R</td></tr></table>				CONFIGURACIÓN DE EJES		Configuración		Tandem Cuatro llantas	C-R																			
CONFIGURACIÓN DE EJES		Configuración																														
	Tandem Cuatro llantas	C-R																														

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA																													
Retoapoyo, S.A. de C.V. Somos una empresa, constituida en el año 2010, socialmente responsable y comprometida con el medio ambiente para lo cual recolectamos y transportamos botellas de plástico vacías de las escuelas lo que genera un beneficio directo a éstas, la carga que transportamos es ligera ya que las botellas de plástico vacías generan volumen y no peso. Para desempeñar dichas actividades todos nuestros vehículos se encuentran debidamente emplacados y cuentan con un Sistema de posicionamiento Global (GPS), el cual es monitoreado en tiempo real, además todos nuestros vehículos cuentan con un programa de Mantenimiento Preventivo, del cual su cumplimiento es Supervisado ya que como empresa evitamos al máximo los mantenimientos correctivos. Nuestros remolques son fabricados con Número de Identificación (NIV) de 17 caracteres como lo estipula la norma NOM-001-SSP-2008, también son fabricados con suspensión de muelles y amortiguadores y con dispositivo de frenos eléctricos, de acuerdo al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de jurisdicción Federal (Sección Sexta del Sistema de Frenos Artículo 42). La configuración de nuestras unidades cuenta con un convertidor el cual consta de un acoplador con seguro y dona con capacidad de 14,000 lb. de Peso Bruto Vehicular y 3,000 lb. de capacidad Máxima Vehicular, menos de la capacidad requerida por tratarse de transporte de carga ligera. Además nuestras configuraciones cuentan con cadena o cable de seguridad de acuerdo al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (Sección Sexta de Frenos, artículo 42 fracción III inciso "c"). Cabe mencionar que nuestros operadores cuentan con Licencia para conducir y son capacitados constantemente y desde la constitución de nuestra empresa en el año 2010 no hemos estado involucrados en accidente alguno en Carreteras Federales debido a la Configuración de nuestras unidades. A continuación se muestra una tabla comparativa de las capacidades que establece el Proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014 y las capacidades que necesitan las unidades de la empresa a la cual represento.		PROCEDE PARCIALMENTE Las configuraciones que se propone sean incluidas en el Proyecto de Norma, están cubiertas por las especificaciones de peso y dimensiones que se establecen en el proyecto, en virtud de que éstas no rebasan el peso y las dimensiones máximas autorizadas por tipo de vehículo y camino del proyecto, además de que se mantiene el párrafo 5.2.5 que establece lo siguiente: 5.2.5 Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas. Por lo tanto no existe disposición en el Proyecto de Norma que prohíba la circulación de las configuraciones de camión remolque que se exponen en este comentario.																													
	<table> <tr> <th></th><th>Capacidades establecidas en el Proyecto de Norma (PROY-NOM-012-SCT-2-2014)</th><th>Capacidades necesarias para la operación de Retoapoyo, S.A. de C.V. (Vehículo 1)</th><th>Capacidades necesarias para la operación de Retoapoyo, S.A. de C.V. (Vehículo 2)</th></tr> <tr> <td>PBVC(t)</td><td>S/D</td><td>4</td><td>6.6</td></tr> <tr> <td>Largo total (m)</td><td>S/D</td><td>10.5</td><td>12.2</td></tr> <tr> <td>Alto (m)</td><td>4.25</td><td>3.2</td><td>3.6</td></tr> <tr> <td>Ancho (m)</td><td>2.6</td><td>1.9</td><td>2.5</td></tr> <tr> <td>Número de Ejes</td><td>S/D</td><td>3</td><td>3</td></tr> <tr> <td>Número de Llantas</td><td>S/D</td><td>6</td><td>8</td></tr> </table>		Capacidades establecidas en el Proyecto de Norma (PROY-NOM-012-SCT-2-2014)	Capacidades necesarias para la operación de Retoapoyo, S.A. de C.V. (Vehículo 1)	Capacidades necesarias para la operación de Retoapoyo, S.A. de C.V. (Vehículo 2)	PBVC(t)	S/D	4	6.6	Largo total (m)	S/D	10.5	12.2	Alto (m)	4.25	3.2	3.6	Ancho (m)	2.6	1.9	2.5	Número de Ejes	S/D	3	3	Número de Llantas	S/D	6	8		
	Capacidades establecidas en el Proyecto de Norma (PROY-NOM-012-SCT-2-2014)	Capacidades necesarias para la operación de Retoapoyo, S.A. de C.V. (Vehículo 1)	Capacidades necesarias para la operación de Retoapoyo, S.A. de C.V. (Vehículo 2)																												
PBVC(t)	S/D	4	6.6																												
Largo total (m)	S/D	10.5	12.2																												
Alto (m)	4.25	3.2	3.6																												
Ancho (m)	2.6	1.9	2.5																												
Número de Ejes	S/D	3	3																												
Número de Llantas	S/D	6	8																												

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Como se muestra en la tabla anterior las configuraciones de nuestras unidades están dentro de las capacidades que establece el Proyecto de Norma ya citada debido a que se tratan de configuraciones conformadas por un Camión Ligero y un Remolque Ligero dado que el Peso Bruto Vehicular es de 4 ton. y 6.6 ton. Además los pesos por eje de nuestras configuraciones están por debajo de lo establecido por lo que sin riesgo alguno pueden circular por caminos tipo "C" y "D", entendiéndose que también podrán circular por caminos ET, A y B, conforme a lo establecido en el numeral 6.1.1.1. Tabla "A". Considerando los argumentos anteriormente citados y tomando en cuenta nuestra labor como una empresa interesada en el cuidado del medio ambiente, además del beneficio que reciben las escuelas que participan en el Programa de Acopio solicito al Comité Consultivo nacional de Normalización de Transporte Terrestre respecto al Proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014 su apoyo para que nos definan: a) En qué tipo de configuración entran las unidades de la empresa a la cual represento dentro del Proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014 Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción Federal. b) Si debido a la configuración que tienen nuestras unidades es necesario de algún permiso para circular en las Carreteras de Jurisdicción Federal.	
Policía Federal 1. En relación al prefacio del citado proyecto, en donde se indican las autoridades participantes en su elaboración, respecto a la autoridad COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD, lo correcto es: COMISIONADO NACIONAL DE SEGURIDAD En relación al del punto 9. Vigilancia, el cual señala: 9. Vigilancia. <i>La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma en el ámbito de sus respectivas competencias.</i> <i>La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en sus puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i>	PROCEDE PARCIALMENTE Se harán las modificaciones en el Proyecto de Norma correspondientes, a fin de corregir lo solicitado por la Policía Federal. Dice: COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD Debe decir: COMISIONADO NACIONAL DE SEGURIDAD Asimismo, se agrega en el numeral 9. Vigilancia, un tercer párrafo que dice: <i>La Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, por medio de sistema de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, verificará que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Se sugiere que la facultad que se le otorga en el segundo párrafo del numeral en comento a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de verificar el peso por medio de pesaje dinámico, también se le otorgue a la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, agregando un párrafo penúltimo, quedando como sigue: <i>La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i> <i>La Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, por medio de sistema de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i>	
Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. 1.- La diferenciación de vehículos es un instrumento relevante para incentivar el mantenimiento, incorporación de tecnología, capacitación de conductor y monitoreo constante. Ciertos premios como la posibilidad de transportar un volumen mayor de carga o permisos especiales de conectividad atados a la diferenciación pueden ser benéficos para la competitividad del sector. En el caso de los tractocamiones doblemente articulados se han adoptado medidas preventivas importantes para la seguridad vial. Ya en el estudio de 2013, IMCO se mostraba a favor de medidas como reducción de velocidad máxima; Capacitación de conductores y expedición de licencias especiales; uso de bitácoras de servicios; cadenas de responsabilidad; señalización visibles para otros vehículos; monitoreo vía GPS; y uso de sistemas de enganche en remolques. Sin embargo, nos parece preocupante que el programa de diferenciación haya desaparecido para otro tipo de vehículos (como los son autobuses de pasajeros, camiones y tractocamiones articulados). Si bien en temas de seguridad vial las regulaciones de los tractocaminones doblemente articulados deben ser estrictas por las características de los vehículos, las configuraciones más pequeñas del autotransporte de carga y los autobuses de pasajeros también han tenido responsabilidad en accidentes carreteros. La diferenciación permite recompensar al transportista por una inversión en tecnología que reduce el riesgo en carreteras. Si no existe una regulación de las condiciones físico mecánicas, tecnológicas y laborales de los servicios de transporte no deberían existir incentivos como peso bruto adicional al ya permitido en la legislación. Esto no sucede en el Proyecto de Norma; todas las configuraciones vehiculares C. y T-S pueden transportar ahora más peso por eje y bruto que en la regulación anterior sin someter a los vehículos a una serie de medidas preventivas para reducir el riesgo de accidentes.	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y no se presenten desviaciones. Tampoco se considera establecer año-modelo de los vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2).

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Es decir, a las configuraciones más riesgosas se les permite cargar más y con menos obligaciones de comprobar el buen estado físico de los vehículos. Por el contrario, a las configuraciones doblemente articuladas se les han solicitado más medidas preventivas para obtener peso adicional lo cual es muy buena práctica si los beneficios son atractivos. Esto es relevante ya que se tiene que alinear los incentivos del sector. Muy probablemente, bajo este nuevo esquema no se incentiven inversiones tecnológicas a favor de la seguridad, mientras que los riesgos asociados al peso, dimensiones y condiciones de los vehículos aumentan.	
2.- La conectividad de carreteras de distintos tipos debe replantearse para las configuraciones vehiculares más grandes. Por un lado, logísticamente hace sentido permitir conectividad en centros productivos y de distribución. En el Proyecto de Norma actual, los centros de distribución quedan fuera de los permisos especiales para utilizar tramos de carreteras de baja especificación. De la misma manera, limitar el uso de carreteras de más baja especificación a los caminos tipo B es una restricción de acceso que podría representar más costos que beneficios. El análisis de IMCO de 2013 insiste de manera importante en la conectividad de los centros de distribución. México tiene que transitar a un esquema en donde se reduzca la necesidad de que los transportes más grandes realicen labores de distribución fragmentada en centros urbanos. Para ello, es necesario que los transportes más grandes puedan acceder a las bodegas y patios de maniobra en donde la mercancía puede moverse a transportes más pequeños y adecuados para el entorno urbano. La localización de estos centros de distribución y las vías de acceso a ellos pueden ser un buen insumo en la priorización del Programa Nacional de Infraestructura, en donde atinadamente la Secretaría a su cargo enfatiza el objetivo de menor conectividad logística de los distintos elementos que conforman la infraestructura nacional.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> Como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente articulados, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad.
3.- Aún existen temas que pueden tratarse en otras regulaciones del sector. IMCO argumenta que para corregir un problema, muchas veces se necesita más de un instrumento de política pública. Es por esta razón que no se debe perder el debate sobre temas como la renovación de la flota vehicular (así como la chatarrización), el transporte de materiales peligrosos en carreteras cerca de zonas urbanas, la capacitación y monitoreo de las condiciones laborales y físicas de los conductores, el uso de seguros y el papel de la autoridad en la supervisión y control.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, A.C. 6.4.1.1 Únicamente se prevé el esquema de las autorizaciones de conectividad para utilizar caminos de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora. No se consideran a los centros de distribución ni a los centros logísticos, por lo que solo las empresas con procesos de fabricación tendrían la posibilidad de conseguir autorizaciones de conectividad y se restringiría la circulación a la distribución e intermodalismo de productos terminados, lo cual afectara la logística en el transporte de mercancías.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
6.4.1.1 Fracción II, inciso b) limita la autorización especial de conectividad hasta 50 kilómetros en caminos tipo "B". en numerosos casos, los centros de distribución, se encuentran alejados de las autopistas de mayores especificaciones. Por tanto, esta restricción incrementara sustancialmente los costos de operación de las empresas, que ahora se verán obligadas a utilizar vehículos de menor capacidad y pagar más fletes para mover el mismo volumen de mercancías. En esta medida que debe rescatarse y mantenerse vigente el artículo 6 del reglamento de pesos y dimensiones pues ahí se establece la facultad de la SCT para otorgar autorizaciones de conectividad hasta de 150 kilómetros.	PROCEDE PARCIALMENTE Considerando que en el cálculo de la Distribución de Frecuencias para Longitudes de Conectividad en Caminos Tipo B, que realizó el Instituto Mexicano del Transporte, se observa lo siguiente: A partir de la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice de dicho Reglamento para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha.	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
La vigencia de las autorizaciones de conectividad se limita a dos años. La NOM vigente prevé un plazo de 5 años, que coincide con la revisión quinquenal de la norma. Las más frecuentes revisiones aumentarán los costos administrativos de las empresas, pues tendrán que monitorear la clasificación de las carreteras para actualizar sus autorizaciones de conectividad y habrán de cumplir el pago constante de las autorizaciones.	PROCEDE PARCIALMENTE La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada tres años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet. Con la disminución a tres años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado para que pueda acceder a los beneficios de la reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso.
Se prevé la negativa ficta en caso de obtener respuesta a la solicitud de autorización de conectividad (numeral 6.4.1.1, Fracción VIII), lo cual generará incertidumbre jurídica al particular y mayores costos para el sector en perjuicio directo del consumidor mexicano.	NO PROCEDENTE De igual forma y, por cuanto hace a la Negativa Ficta no obliga a establecer un plazo legal para dar respuesta, lo cual es beneficioso para la Administración Pública, ya que de lo contrario podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad, lo que podría incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras; así como dar certeza jurídica a los permisionarios sobre los plazos de resolución, considerando las cargas administrativas que atiende la Dirección General de Autotransporte Federal y su capacidad de atención.
Las empresas que trasladan sus propias mercancías deberán expedir notas de embarque que incluya el comprobante fiscal digital por internet o factura electrónica en términos del código fiscal de la federación y la resolución misceláneas fiscal. Esta medida obliga a que las empresas tengan que facturar con requisitos fiscales sus movimientos entre plantas o centros de distribución, aunque se trate de sus propias mercancías, lo cual tiene un evidente impacto fiscal y una carga administrativa mayúscula. La exigibilidad de los notas de embarque, no solo excede el objetivo y campo de aplicación del proyecto de la NOM sino que afecta seriamente la logística del transporte.	NO PROCEDENTE Esta disposición da certeza al gobernado respecto al tipo de documento oficialmente reconocido para acreditar el traslado de mercancías que son propiedad de los propios transportistas.
6.2.1.6.4 se recorta a 12.19 metros la longitud de los semirremolques o remolques que se utilicen en las configuraciones de camión con remolque y tracto camión doblemente articulado. La norma vigente permite hasta 13.70 metros. Esta medida tendrá un alto impacto económico para las empresas ya que deberá reemplazar sus unidades o modificarlas en caso de que sea posible. Se deben evitar cambios en las NOM's que generen incertidumbre respecto de los costos e inversiones.	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma para tractocamión doblemente articulado, hasta 42 pies, exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; así como se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	<i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i> Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un período de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>
Sin justificación técnica que la sustente, se decide incrementar el peso bruto vehicular de las configuraciones unitarias y sencillas, y se disminuye el peso bruto vehicular a las configuraciones doblemente articuladas que incorporan mayores elementos adicionales de seguridad. La descarga por eje que se permite a las unidades sencillas de menos ejes, es mayor que la que se autoriza a las configuraciones con mayor número de ejes que contribuyen de mejor manera la carga transportada. La disposición resulta incongruente con la seguridad vial y con la conservación de la infraestructura. Habrà un aumento de emisiones a la atmosfera al restringirse la conectividad: I.- se incrementara el número de vehículos circulando para transportar la misma cantidad de mercancía. II.- por viajes adicionales en tractos se incrementara la contaminación ambiental y el consumo de diésel, aceites y llantas.	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y no se presenten desviaciones. Tampoco se considera establecer año-modelo de los vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2).

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT) Que por medio del presente escrito ocurro a efecto de presentar comentarios a fin de que sean tomados en cuenta previo al Dictamen Final de la MIR que se encuentra publicada en la página de la COFEMER bajo expediente número 10/0680/020614, el cual se refiere al "ANTEPROYECTO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL", en los siguientes términos: PRIMERO. Respecto al punto 4, en el que se refiere a la definición de BITÁCORA DE HORAS DE SERVICIO DEL CONDUCTOR. La Norma vigente establece en el apartado de definiciones para la Bitácora de horas de servicio del conductor: "Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso." Esto, en concordancia con lo que establece el artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal vigente, ordenamiento en el cual siempre se ha contemplado lo relativo a esta disposición, detallando el contenido de la misma: Artículo 83.- Los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado deberán portar, debidamente requisitada, la bitácora de horas de servicio a que se refieren las disposiciones administrativas aplicables. La bitácora de horas de servicio es el registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el descanso. Los permisionarios deberán dotar a sus conductores de dicha bitácora, la cual contendrá, cuando menos, lo siguiente: I. Nombre o razón social del permisionario y su domicilio; II. Tipo de servicio y modalidad; III. Marca, modelo y placas del vehículo; IV. Fecha de elaboración de la bitácora; V. Nombre del conductor; VI. Número de licencia del conductor y su vigencia; VII. Origen y destino, especificando la ruta a seguir; VIII. Horas; a) De salida y de llegada; b) De servicio conduciendo; c) De servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas; d) Fuera de servicio, y e) De descanso; IX. Casos de excepción en los que el conductor pueda excederse de la jornada, y X. Firmas del conductor y del permisionario o de la persona que éste designe. La falta de bitácora o la omisión de algún dato serán sancionadas conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.	PROCEDE PARCIALMENTE En relación con la definición de Bitácora de Horas de Servicio del Conductor, se mantiene la definición propuesta en el proyecto de norma la cual establece claramente que se trata de un registro diario del tiempo efectivo de conducción. Medida que es aplicable, a los vehículos de carga que utilicen configuraciones doblemente articuladas diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2).

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																							
Ahora bien, en el presente anteproyecto se propone una adición a la definición de la Bitácora de horas de servicio del conductor: "Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, con registros por viaje." Así mismo, esta definición es utilizada como referencia, dentro del anteproyecto de Norma, únicamente para el servicio de autotransporte de carga, ya que en el servicio de autotransporte de pasajeros es en los propios permisos donde se establecen las rutas de viaje. Con la finalidad de mantener la armonía entre los ordenamientos legales mencionados, evitando confusión y sobreregulación en su aplicación, resulta necesario mantener la definición de la Bitácora de horas de servicio del conductor tal y como se encuentra en la Norma vigente ya que no es una disposición de carácter general en el cuerpo del anteproyecto de Norma y, en su caso, establecer la obligación de que la bitácora contenga los registros por viaje únicamente en lo referente al servicio de autotransporte de carga.																																								
SEGUNDO. Referente al punto 6.1.2.2, en el que se establece únicamente que el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que se establecen. La Norma vigente establece en su numeral 6.1.2.2: "El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos y configuraciones vehiculares se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:" Por lo que se observa que los vehículos y configuraciones vehiculares diferentes a los tractocamiones doblemente articulados han quedado excluidas de esta disposición que en beneficio de la seguridad y la operación otorga la utilización de los avances tecnológicos. La Manifestación de Impacto Regulatorio del expediente de referencia menciona que la regulación propuesta debe mejorar las condiciones de seguridad vial del tránsito en las carreteras de jurisdicción federal, lo que resultaría en un ahorro de costos para el país. En el caso de los vehículos de pasaje y turismo (B2, B3 Y B4), si bien su función no es la de transportar carga, el avance tecnológico en los componentes de los autobuses hacen que sean más seguros. Los fabricantes realizan, de manera constante, mejoras tecnológicas como medidas fundamentales para la seguridad vial ya que se transportan vidas humanas. También la exclusión, en este numeral del anteproyecto de Norma, de los vehículos de pasaje y turismo resulta discriminatoria y perjudicial para los usuarios de estos servicios de autotransporte, ya que los autobuses de nueva generación cuentan con mayor tecnología y dispositivos para soportar la posibilidad de incrementar el peso en sus ejes motrices o de carga, cuando sea requerido, que los vehículos y configuraciones vehiculares referentes a los tractocamiones doblemente articulados, en beneficio de la seguridad, sólo como ejemplo tenemos los casos de los autobuses de doble piso y la de los autobuses blindados.	PROCEDENTE Se incorpora en el proyecto de Norma las Tablas de Peso y Dimensiones, para los Autobuses. TABLA A-1 PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas) <table><tr><th colspan="2" rowspan="2">CONFIGURACIÓN DE EJES</th><th rowspan="2">VEHÍCULO</th><th colspan="4">TIPO DE CAMINO</th></tr><tr><th>ET4 Y ET2 A4 Y A2</th><th>B4 Y B2</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td></td><td>SENCILLO DOS LLANTAS</td><td>B</td><td>6,50</td><td>6,00</td><td>5,50</td><td>5,00</td></tr><tr><td></td><td>MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>B</td><td>12,50</td><td>10,50</td><td>9,00</td><td>8,00</td></tr><tr><td></td><td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td><td>B</td><td>17,50</td><td>13,00</td><td>11,50</td><td>11,00</td></tr><tr><td></td><td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td>B</td><td>21,00</td><td>17,00</td><td>14,50</td><td>13,50</td></tr></table>	CONFIGURACIÓN DE EJES		VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D		SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00	5,50	5,00		MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,50	13,00	11,50	11,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50
CONFIGURACIÓN DE EJES					VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO																																		
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C		D																																		
	SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00	5,50	5,00																																		
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00																																		
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,50	13,00	11,50	11,00																																		
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50																																		

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																														
Así mismo, se limitaría la incorporación de avances tecnológicos, en beneficio de la seguridad y la competitividad, en los servicios de autotransporte de pasaje y turismo y se desalentaría la renovación del parque vehicular. Por lo anterior, se solicita incluir a los vehículos de pasaje y turismo en el punto 6.1.2.2 tal y como lo contempla la Norma vigente, con los requisitos que para tal efecto ya se tienen establecidos.	TABLA B-1 PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO <table><tr><th rowspan="2">VEHÍCULO</th><th rowspan="2">NÚMERO DE EJES</th><th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th><th colspan="4">PESO BRUTO VEHICULAR (t)</th></tr><tr><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>B2</td><td>2</td><td>6</td><td>19,0</td><td>16,5</td><td>14,5</td><td>13,0</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>8</td><td>24,0</td><td>19,0</td><td>17,0</td><td>16,0</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>10</td><td>27,5</td><td>23,0</td><td>20,0</td><td>18,5</td></tr><tr><td>B4</td><td>4</td><td>10</td><td>30.5</td><td>25,0</td><td>22,5</td><td>21,0</td></tr></table> TABLA C-1 LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO <table><tr><th rowspan="2">VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR</th><th rowspan="2">NÚMERO DE EJES</th><th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th><th colspan="4">LARGO TOTAL (cifras en metros)</th></tr><tr><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>B2</td><td>2</td><td>6</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>8</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>10</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>B4</td><td>4</td><td>10</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr></table> PROCEDE PARCIALMENTE Asimismo, por lo que respecta a la autorización del autobús de 15,00 m se autoriza su circulación únicamente en caminos tipo “ET”, “A” y “B”, quedando especificado en el Proyecto de Norma de la forma siguiente: <i>Se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo de hasta 15,0 m, exclusivamente cuando circulen en caminos Tipo “ET” y “A”, siempre que cuenten con un tercer eje direccional o movable. Se autoriza la circulación de estos vehículos en caminos Tipo “B” contando con Autorización Especial de la Secretaría; en el caso de caminos tipo “C” o “D” no se autoriza su circulación aun presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma.</i>	VEHÍCULO	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				ET y A	B	C	D	B2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0	B3	3	8	24,0	19,0	17,0	16,0	B3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5	B4	4	10	30.5	25,0	22,5	21,0	VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)				ET y A	B	C	D	B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5	B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5	B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5	B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5
VEHÍCULO	NÚMERO DE EJES				NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)																																																																									
		ET y A	B	C		D																																																																									
B2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0																																																																									
B3	3	8	24,0	19,0	17,0	16,0																																																																									
B3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5																																																																									
B4	4	10	30.5	25,0	22,5	21,0																																																																									
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)																																																																												
			ET y A	B	C	D																																																																									
B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																									
B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																									
B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																									
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																									
TERCERO. En lo que respecta al numeral 6.2.1.4, se establece en el párrafo al pie de la tabla C que se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo de hasta 15 metros exclusivamente cuando circulen en caminos tipo ET y A, siempre que cuenten con el tercer eje direccional o movable, además de indicar que para estos vehículos no se autorizan su circulación en los caminos tipo B, C y D, aun presentando Autorización Especial por caso de conectividad. Es importante manifestar que el tercer eje direccional o movable reduce el radio de giro, haciéndolo similar a un autobús de 14 metros de longitud, o incluso menor, por lo que la restricción de circular por caminos sólo debe darse para tipo D. En este sentido, es necesaria la circulación de este tipo de vehículos en los caminos tipo B y C, en virtud de que los autobuses de pasaje y turismo acercan a las personas a diversos destinos por motivos de trabajo, estudio, salud, turismo o esparcimiento, haciendo accesible la conexión de un lugar a otro sin restricción alguna, además de que existen estudios y normatividad de la Unión Europea en donde se concluye que los vehículos de 15 metros con el tercer eje direccional o movable no ocasionan mayor problema para transitar por carreteras, los cuales ya han sido entregados con oportunidad a la autoridad reguladora.																																																																															

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT) Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA) 1.- En la propuesta de modificación a la NOM-012 desaparece los vehículos llamados "diferenciados" en combinaciones sencillas, al incrementar los pesos máximos autorizados sin que tengan que cumplir los requisitos de dictamen de condiciones físico – mecánicas, caballaje mínimo del motor, torque mínimo, freno auxiliar, sistemas antibloqueo para frenos (ABS) y suspensión neumática. Esta decisión desincentiva la renovación del parque vehicular, al no existir el aliciente de comprar un vehículo nuevo más robusto y que incorpore mayores elementos de seguridad, como es el caso del torque mínimo del cual quedan exentos estas combinaciones según este proyecto. Asimismo, representa un estímulo a los vehículos usados importados que sin contar con los componentes requeridos en la NOM – 012 actual, tendrían la autorización de carga los mismos pesos máximos que los vehículos producidos en México.	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y no se presenten desviaciones. Tampoco se considera establecer año-modelo de los vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por los promoventes. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por los promoventes, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y no se presenten desviaciones.
2.- Otros aspectos importantes del proyecto de NOM – 012 en el punto 5.2.5, es que no contemplan el uso de cuatricuernas, con los cual, los costos de traslado de los vehículos se incrementarían aproximadamente 25%, que al final impactara negativamente en el precio que debe pagar un cliente por un vehículo nuevo. Adicionalmente, existen otros argumentos para permitir el traslado de vehículos en cuatricuernas, como: - Menor consumo de combustible y por tanto, un nivel menor de emisiones contaminantes. - Disminución del desgaste en carreteras por realizar los traslados en menos viajes. - Optimización de los gastos de operación de las empresas trasladistas. - Es una configuración más segura para el traslado de unidades, ya que disminuyen las posibilidades de robo de vehículos, al requerir equipo especializado y tiempo para separar las unidades montadas.	PROCEDE PARCIALMENTE Una vez realizada la revisión del sistema de enganche, así como de las medidas que aplican las empresas trasladistas de vehículos nuevos, se permitirá la circulación de las configuraciones de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, sólo por caminos tipo "ET" y "A". En efecto, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET", "A" y "B", sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo "C" y "D". Por otro lado, para cuatricuernas formadas por

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo "ET" y "A", sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET" y "A" no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.
3.- Con relación a la nueva configuración del C4 propuesta en el proyecto de NOM-012, proponemos que por razones de seguridad y operación, se incluyan en un apartado adicional en dicho anteproyecto en donde de manera puntual se indiquen dichas especificaciones técnicas (números de ejes, puntos de apoyo, etc.).	PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso de vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.
4.- Con relación al punto 6.1.2.2.3, solicitamos la precisión de las siguientes relaciones de texto a los incisos a) y c): Incisos: a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando esta sea menor. La velocidad debe ser controlada y registrada utilizando módulos electrónicos del motor o del vehículo. b) Luces encendidas permanentemente, mediante sistemas electrónicos instalados en el vehículo que las enciendan los cuartos delanteros al momento de poner marcha el vehículo.	PROCEDE PARCIALMENTE <i>En el caso de la velocidad, se conservará la especificación para las configuraciones doblemente articuladas (diferenciadas), con el texto del Proyecto de Norma, como se muestra a continuación:</i> a) <i>Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</i> Para el caso de las luces encendidas, considerando que son un señalamiento que permite la visualización del vehículo en condiciones de clima lluvioso o con niebla, y a fin de coadyuvar con la seguridad de forma general, esta disposición se cambia para hacerla obligatoria para todos los vehículos materia de la Norma. Por lo anterior, se establece en la Norma que las luces encendidas permanentemente deberá realizarse durante toda la operación y circulación del vehículo o configuración, disposición que aplicará para todos los vehículos, para quedar como notas en las tablas de clasificación de vehículos sigue: TABLA 5.2.1 <i>Nota: Los autobuses deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.</i> TABLA 5.2.2 <i>Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.</i> TABLA 5.2.3 <i>Nota: Las configuraciones de tractocamión articulado deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente</i> TABLA 5.2.4 <i>Nota: Las configuraciones de tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
5.- En la tabla del punto 6.1.2.2.1 al final hay una nota que dice: Nota.- La potencia del motor torque y capacidades de los ejes, se indican en unidades del sistema inglés, por ser esta como comúnmente se les identifica y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internación son: 1HP = 0.7457 KW, 1Lb-Pie = 1.3558 Nw-m y 1Lb = 0.454Kg. Para los vehículos construidos bajo la norma europea se aceptan una variación del 5% en los valores mostrados en la tabla. La justificación es la siguiente: la conversión de torque y potencia del sistema ingles al sistema internacional para los motores construidos bajo la normatividad europea no es lineal. La razón de esto es porque el método de prueba con el que se obtiene las curvas del motor (curva de potencia vs torque) son diferentes. Las pruebas europeas incluye que elaborar las curvas de torque y potencia se agreguen componentes en funcionamiento como el alternador, el ventilador, el filtro de aire, etc., que hacen que se pierdan un poco de porcentaje de la potencia y el resultado es menor al que se obtiene en las pruebas americanas, en donde se prueba el motor si accesorios. Adicionalmente, hay factores de temperatura y presión ambiental diferentes. Por consiguiente, lo que se ofrece como torques (Nm) y potencia (KW) en la placa de datos de motores europeos sería mayor si se realiza bajo la norma americana.	PROCEDENTE En el Proyecto de Norma se indicará que lo motores fabricados bajo las normas europeas se acepta una variación del 5% para las especificaciones de potencia y torque, como a continuación se señala: <i>Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados de potencia y de torque mínimo, en la tabla que antecede.</i>
Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT) PROY. NOM 012-SCT (DICE) 5. Definiciones Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).- Conjunto de dispositivos electrónicos instalados en un vehículo para determinar la posición de éste, expresado a un sistema de georeferenciación, a través de una red de satélites y programas específicos. PROPUESTA (DEBE DECIR) Eliminar Justificación Se considera una buena medida la utilización de GPS en los vehículos, sin embargo es un dispositivo propio de la operación de la empresa transportista que no brinda beneficios técnicos directos respecto al peso o dimensiones del vehículo, sino más bien respecto a la seguridad e integridad de la carga y el operador, así como el desempeño de la logística de la unidad. Adicionalmente, la redacción del proyecto de norma es ambigua; no permite una claridad en la ejecución, pues sólo ejemplifica un equipo (GPS), además de que no es claro para qué se requiere el GPS, ni se especifica que esté funcionando, es decir, contratado el servicio; ni qué datos se requieren. Al no ser preciso en los equipos, la autoridad supervisora podría abusar en la aplicación al exigir dispositivos a discreción. Se sugiere se incluya en reglamentos y no en la NOM-012.	NO PROCEDENTE En relación con la disposición con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), se estimó que esta es una herramienta de tecnología avanzada que puede ser de beneficio para la localización oportuna de vehículos y control por parte del permisionario, ya que arroja información sobre excesos de velocidad y desvío de rutas que eventualmente no están autorizadas para el tipo de vehículo y configuración.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																				
Eliminar Vehículo Vocacional.- Vehículo de 3 ó 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como, revolvedoras, bomba inyectora, y transporte de concreto premezclado, etc. JUSTIFICACIÓN Se propone esta definición, ya que en el Proyecto de NOM-012-SCT-2-2014 se menciona la incorporación de este tipo de unidades de transporte en el punto 6.1.1.1.2. Es importante destacar que estos vehículos se denominan como de carga especializada y no de carga general.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá. <i>Vehículo vocacional. Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como: revolvedoras para el transporte de concreto premezclado y bomba inyectora.</i>																				
PROY. NOM 012-SCT (DICE) TABLA 5.2.2 <table><tr><th colspan="4">CAMIÓN UNITARIO (C)</th></tr><tr><th>NOMENCLATURA</th><th>NUMERO DE EJES</th><th>NUMERO DE LLANTAS</th><th>VEHÍCULO</th></tr><tr><td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td></td></tr><tr><td>C3</td><td>3</td><td>8-10</td><td></td></tr><tr><td>C4 (1)</td><td>4</td><td>12</td><td></td></tr></table> (1) Nota: El camión unitario C4 deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices).	CAMIÓN UNITARIO (C)				NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO	C2	2	6		C3	3	8-10		C4 (1)	4	12		PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso de vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.
CAMIÓN UNITARIO (C)																					
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO																		
C2	2	6																			
C3	3	8-10																			
C4 (1)	4	12																			
PROPUESTA (DEBE DECIR) TABLA 5.2.2 <table><tr><th colspan="4">CAMIÓN UNITARIO (C)</th></tr><tr><th>NOMENCLATURA</th><th>NUMERO DE EJES</th><th>NUMERO DE LLANTAS</th><th>VEHÍCULO</th></tr><tr><td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td></td></tr><tr><td>C3</td><td>3</td><td>8-10</td><td></td></tr><tr><td>C4 (1)</td><td>4</td><td>10-12</td><td></td></tr></table> (1) Nota: El camión unitario C4 deberá contar con al menos 2 ejes direccionales.	CAMIÓN UNITARIO (C)				NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO	C2	2	6		C3	3	8-10		C4 (1)	4	10-12		
CAMIÓN UNITARIO (C)																					
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO																		
C2	2	6																			
C3	3	8-10																			
C4 (1)	4	10-12																			

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
JUSTIFICACIÓN Se propone el número de llantas pueda ser de 10 ó 12, siempre y cuando se cuenten con al menos 2 ejes direccionales. Ejemplo:  Actualmente este tipo de unidades no pueden obtener placas federales. La incorporación a la NOM-012 permitirá apoyar a sectores especializados como el de la construcción para ser más competitivos, ya que se permitiría transportar más carga útil.	
PROY. NOM 012-SCT (DICE) 5.2.5 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas y tricuernas para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal. PROPUESTA (DEBE DECIR) 05.2.5 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares especiales para el traslado de unidades motrices nuevas con articulaciones múltiple y un largo máximo en la configuración vehicular de 31 m. JUSTIFICACIÓN Es de destacar la intensión del Gobierno Federal por incluir en la NOM-012 las configuraciones de transporte de vehículos pesados nuevos a través de mancuernas y tricuernas, ya que actualmente no se incluyen. Sin embargo el uso de otras configuraciones como cuatricuernas es seguro y común utilizarlas en México y en otros países. El Proyecto de NOM de referencia, no contemplan el uso de cuatricuernas, que por su longitud son seguras al no llegar a los límites máximos permitidos actualmente de hasta 31 metros. Los equipos especializados para acoplar las unidades nuevas tiene articulación, por lo que para el acoplamiento de 4 vehículos se tienen al menos 3 articulaciones.	PROCEDE PARCIALMENTE Una vez realizada la revisión del sistema de enganche, así como de las medidas que aplican las empresas trasladistas de vehículos nuevos, se permitirá la circulación de las configuraciones de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, sólo por caminos tipo "ET" y "A". En efecto, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET", "A" y "B", sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo "C" y "D". Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo "ET" y "A", sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
La propuesta actual de no permitir el uso de cuatricuernas y solo de tricuernas implica elevar los costos de traslado de los vehículos nuevos que se incrementarían aproximadamente en por lo menos 25%, que al final impactará negativamente en el precio que debe pagar un cliente por un vehículo nuevo. Es decir un solo vehículo transportaría 3 unidades en lugar de 4. Otros argumentos para permitir el traslado de vehículos nuevos en cuatricuerna, son: - Menor consumo de combustible y por tanto, un nivel menor de emisiones contaminantes. - Disminución del desgaste en carreteras por realizar los traslados en menos viajes. - Optimización de los gastos de operación de las empresas trasladistas. - Es una configuración segura para el traslado de unidades nuevas, ya que disminuyen las posibilidades de robo de vehículos, al requerir equipo especializado y tiempo para separar las unidades montadas. - El uso de mancuernas en otros países es común, como en Estados Unidos de Norteamérica. Se anexa vínculo de internet donde se menciona la regulación respecto a sus dimensiones: Fuente y texto original: <i>Title 23: Highways.</i> <i>§658.13 Length.</i> <i>(iii) Drive-away saddle mount vehicle transporter combinations are considered to be specialized equipment. No State shall impose an overall length limit of less or more than 97 feet on such combinations. This provision applies to drive-away saddle mount combinations with up to three saddle mounted vehicles. Such combinations may include one full mount. Saddle mount combinations must also comply with the applicable motor carrier safety regulations at 49 CFR parts 390-399.</i> http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=bcfafa89473e278d9e3ac9327cca6606&node=23:1.0.1.7.33.0.1.7&rqn=div8 Es importante destacar que México es el 2do exportadores de tractocamiones al Mundo, tan solo en los últimos 3 años, México ha promediado la exportación de mas de 50,000 Tractocamiones a Estados Unidos anualmente, siendo éstos transportados en territorio nacional y Estadounidense principalmente por esta configuración (cuatricuernas). Las exportaciones tan solo en 2013 de Tractocamiones de México a Estados Unidos fue de \$4,475 Millones de Dólares (Fuente: ANPACT con datos de GTIS). El limitar la utilización a solo tricuernas como lo propone el Gobierno Federal en su proyecto de NOM-012, impactaría la competitividad de las exportaciones de la industria automotriz de vehículos pesados en México que generan alrededor de 140,000 empleos.	En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET" y "A" no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.

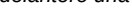
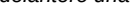
PROMOVENTE / COMENTARIO						RESPUESTA					
PROY. NOM 012-SCT (DICE)						PROCEDE PARCIALMENTE					
PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (Cifras en toneladas)						Se incorpora en el proyecto de Norma las Tablas de Peso por Eje, Peso Bruto Vehicular por tipo de camino y Largo Máximo por tipo de camino, para las diferentes clases de vehículos tipo Autobús.					
CONFIGURACIÓN DE EJES	Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO				TABLA A-1 PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)					
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	CONFIGURACIÓN DE EJES	VEHÍCULO	ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
 SENCILLO DOS LLANTAS	C-R Y T-S-R	6.5	6	5,5	5			 SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00
	C Y T-S	6.5	6	5.5	5						
 SENCILLO CUATRO LLANTAS	C-R y T-S-R	10	9.5	8	7	 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00
	C y T-S	11	9.5	8	7						
 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	C-R y T-S-R	11	10.5	9	8	 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00
	C y T-S	12.5	10.5	9	8						
 MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	C-R y T-S-R	15	13	11.5	11	 MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,50	13,00	11,50	11,00
	C y T-S	18	13	11.5	11						
 DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	C-R Y T-S-R	17	15	13.5	12	 DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50
	C y T-S	19	15	13.5	12						
 MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	C-R Y T-S-R	18	17	14.5	13.5	 MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50
	C y T-S	21	17	14.5	13.5						
TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	C-R Y T-S-R	23.5	22.5	20	NA	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B	26,50	22,00	19,00	17,00
	C y T-S	26.5	22.5	20	NA						

TABLA A-1 PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)						
CONFIGURACIÓN DE EJES		VEHÍCULO	ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
	SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00	5,50	5,00
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,50	13,00	11,50	11,00
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50

6.1.1.1.1 Con el propósito de que los vehículos de pasajeros que cuenten con suspensión neumática circulen con mayor seguridad al permitir una mejor distribución del peso bruto vehicular en los ejes, la Secretaría podrá autorizar exclusivamente para el eje delantero una concentración máxima de carga de 7,5 t.

6.1.1.1.1 Con el propósito de que los vehículos de pasajeros que cuenten con suspensión neumática circulen con mayor seguridad al permitir una mejor distribución del peso bruto vehicular en los ejes, la Secretaría podrá autorizar exclusivamente para el eje delantero una concentración máxima de carga de 7,5 t.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.1.1.1.3 Se autoriza, exclusivamente para el eje delantero en tractocamiones y camiones una concentración máxima de 7,5 t. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A. 6.1.1.1.4 Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado en la tabla "B". JUSTIFICACIÓN Se aumenta a 9.0 t. por eje solo vehículos vocacionales. Estos vehículos circulan tramos muy cortos en carreteras federales, ya que el concreto tiene un tiempo de fraguado muy corto. Las unidades solo circulan grandes distancias en vacío para trasladarse a otras aéreas de construcción. Se solicita el incremento en el peso del eje delantero, para camiones y tractocamiones, ya que con la incorporación de las nuevas tecnologías de los nuevos motores a diesel, con los sistemas de pos tratamiento y cuidado al medio ambiente, tanques de combustible, etc. adicionan peso extra, dado que las nuevas tecnologías de convertidores catalíticos reductivos (SCR) en chasis son más pesados, adicional que se deben colocar un tanque de acero inoxidable con su estructura de fijación, un sistema de refrigeración de la urea, el peso de los 65 lts de urea, tuberías, sistema de inyección, bomba y un catalizador especial. Los puntos 6.1.1.1.2 y la propuesta de punto 6.1.1.1.3 son excepciones a la tabla "A", por lo que es inconsistente con el punto 6.1.1.1.3 original. Se sugiere pasar la propuesta de 6.1.1.1.3 a 6.1.1.1.4 y modificar el texto de tal forma que se cumpla el objetivo original de que no se supere el peso bruto vehicular autorizado en la tabla "B" por toda la configuración.	Es importante señalar que se considerará la inclusión de vehículos vocacionales de tres ejes, sujetos al cumplimiento de determinadas especificaciones. La circulación de este tipo de vehículos en carreteras federales estará sujeta a un registro de sus operaciones para cada obra o construcción donde se requieran. Lo que permitirá a la Secretaría conocer las rutas donde están operando y la frecuencia de los viajes realizados. Lo cual también facilitará su supervisión por parte de las instancias competentes.
PROY. NOM 012-SCT (DICE) 6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes. Nota.- La potencia del motor, torque y capacidad de los ejes, se indican en unidades del sistema inglés, por ser éstas como comúnmente se les identifican y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internacional son: 1 HP = 0,7457 Kw; 1Lb-pie = 1,3558 Nw-m y 1 Lb = 0,454 kg. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para todas las configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga siempre y cuando circulen por caminos tipo ET y A o cuando circulen en alguno de los supuestos establecidos en el numeral 6.4.1.1 siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes: 6.1.2.2.1 Para vehículos o configuraciones vehiculares nuevos o que se incorporen al servicio de autotransporte federal y transporte privado, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.	PROCEDE PARCIALMENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).

PROMOVENTE / COMENTARIO						RESPUESTA	
AUTOBUS						Por lo anterior tampoco es procedente la actualización de la potencia (HP mínimo) en el C2 a 190 HP, así como en lo referente a la antigüedad para los vehículos diferenciados. Finalmente se establecerá en el proyecto de Norma, lo siguiente: <i>Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados de potencia y de torque mínimo, en la tabla que antecede.</i>	
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJAS EMISIONES CONTAMINANTES VIGENTE	MOTOR ELECTRONICO	FRENO AUXILIAR, DE ESCAPE, MOTOR, RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)		
B2	✓	✓	✓	✓	✓		
B3 (8)	✓	✓	✓	✓	✓		
B3 (10)	✓	✓	✓	✓	✓		
B4	✓	✓	✓	✓	✓		
CAMION Y CAMION-REMOLQUE							
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJAS EMISIONES CONTAMINANTES VIGENTE (C Y R)	MOTOR ELECTRONICO CON HP MINIMO (C)	FRENO AUXILIAR, DE ESCAPE, MOTOR, RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (C)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (C Y R)		SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C Y R)
C2	✓	190	✓	-	✓		✓
C3	✓	215	✓	-	✓		✓
C2-R2	✓	250	✓	✓	✓		✓
C3-R2	✓	250	✓	✓	✓		✓
C3-R3	✓	260	✓	✓	✓		✓
C2-R2	✓	260	✓	✓	✓		✓

PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA		
TRACTOCAMION-SEMIERREMOLQUE						
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJAS EMISIONES CONTAMINANTES VIGENTE (T, S y R)	MOTOR ELECTRONICO CON HP MINIMO (T)	TORQUE MINIMO (T) (lb-pie)	FRENO AUXILIAR, DE ESCAPE, MOTOR, RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (T)	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL (DELANTERO) (T, S y R)
T2-S1	✓	260	660	✓	✓	✓
T2-S2	✓	300	800	✓	✓	✓
T3-S2	✓	350	1,050	✓	✓	✓
T3-S3	✓	350	1,050	✓	✓	✓
T2-S3	✓	350	1,050	✓	✓	✓
T3-S1	✓	300	800	✓	✓	✓

(1) Los remolques y semirremolques que se utilizan en este tipo de configuraciones vehiculares además deben estar equipados con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio), excepto en el eje auto- direccional.

PROMOVENTE / COMENTARIO										RESPUESTA
TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMI-REMOLQUE-SEMI-REMOLQUE (T-S-R y T-S-S)										
(SE MANTENGA MISMA TABLA)										
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)	MOTOR ELECTRONICO HP MINIMO (T)	TORQUE MINIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MINIMA DE LOS EJES DE TRACCION (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENO (T, S y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) (T, S y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCION (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO) EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	
T2-S1-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S2-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S1-R3	✓	370	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S1-R2	✓	370	1 250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S1-R3	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R4	✓	450	1 850	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S2-R3	✓	450	1 850	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T3-S3-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	
T2-S2-S2	✓	370	1 250	30 000	✓	-	✓	✓	✓	
T3-S2-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	-	✓	✓	✓	

Nota.- La potencia del motor, torque y capacidad de los ejes, se indican en unidades del sistema inglés, por ser éstas como comúnmente se les identifican y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internacional son: 1 HP = 0,7457 Kw; 1Lb-pie = 1,3558 Nw-m y 1 Lb = 0,454 kg. Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados en la tabla.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
JUSTIFICACIÓN Consideramos que el punto 6.1.2.2. y 6.1.2.2.1 deben de incluir a todas las configuraciones vehiculares, tal y como se considera actualmente en la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, salvo actualizar la potencia (hp mínimo) en el C2 a 190 hp. No consideramos que exista una justificación técnica y de lógica válida para que se reduzcan las medidas de seguridad en los vehículos que desean acceder al beneficio del punto 6.1.2.2. A continuación se comenta el impacto y riesgo que se tendría al eliminar cada una de las características que se mencionan en las tablas: MOTOR ELECTRÓNICO a) Motores con inyección mecánica, generan mayor contaminación ambiental, por lo que contar con un motor electrónico reduce la contaminación, b) Se dificultaría cumplir los estándares de contaminantes de la actual NOM-044-SEMARNAT-2006, c) Mayor consumo de combustible y se eliminaría la opción de regular electrónicamente los rendimientos de consumo de combustible en los motores de los vehículos, d) Se eliminaría la opción de poder informar vía transmisión de datos la información del motor, e) Se fomentaría el uso de motores mecánicos antiguos, lo que incrementa la obsolescencia del parque vehicular aumentando la tecnología usada y obsoleta con motores y vehículos de desecho procedentes del extranjero, por ende en contra de la mitigación y disminución de las emisiones contaminantes y seguridad a terceros, f) Incongruente dentro de la mismo proyecto de norma que para ciertas configuraciones vehiculares se fomenta el uso del motor electrónico que entre otras funciones, permite el control de velocidad y por otra parte, en diferentes configuraciones vehiculares se elimina la utilización del motor electrónico, g) Se inhibe la innovación tecnológica en los vehículos, ya que por ejemplo las unidades que no tengan motor electrónico no se podrán integrar con otras funcionalidades como GPS, h) La tendencia a nivel mundial en innovación y desarrollo tecnológico de los motores va en el sentido de contar con mayor información y control electrónico. Las empresas de transporte ya no solo reciben información de la ubicación de sus vehículos, sino que ya se puede obtener información respecto a el desempeño del motor en tiempo real (Consumo combustible, temperatura, alertas). Ya existen tecnologías que pueden dar retroalimentación anticipadamente al motor respecto a las condiciones del camino (Pendientes) y modificar el desempeño del motor para una mayor seguridad y manejo del vehículo.	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
HP MÍNIMO (Potencia) a) Al no poner la potencia mínima ligada a la capacidad de carga (PBV), se puede forzar el motor, se circularía a velocidades inferiores, lo que pueden generar más inseguridad por la diferencial de velocidad entre vehículos. b) Consume más combustible y genera más contaminación según el peso transportado. c) De acuerdo a la aplicación que va a tener el vehículo. d) Puede limitar la velocidad de la carretera, generar más tráfico e inseguridad. e) Al no poner la potencia mínima ligada a la capacidad de carga (PBV), se puede forzar el motor, se circularía a velocidades inferiores, lo que pueden generar más inseguridad por la diferencial de velocidad entre vehículos. Torque Mínimo.- El torque es la capacidad para poder arrancar y avanzar (principalmente cuando hay pendientes). a) Consume más combustible / Genera más contaminación según el peso transportado. b) De acuerdo a la aplicación que va a tener el vehículo. Puede limitar la velocidad de la carretera, generar más tráfico e inseguridad. c) Al no poner la potencia mínima ligada a la capacidad de carga (PBV), se puede forzar el motor, se circularía a velocidades inferiores, lo que pueden generar más inseguridad por la diferencial de velocidad entre vehículos. Freno Auxiliar a) El freno auxiliar es totalmente independiente de los frenos convencionales. b) Los sistemas auxiliares de frenos apoyan el frenado convencional del vehículo, el quitar la obligación de frenos auxiliares, reduce la capacidad y distancia de frenado total de un vehículo y aumenta el uso y desgaste del freno convencional (balatas) en detrimento de la seguridad vial. Entra más carga pueda transportar un vehículo, requieres as fuerza de frenado para cumplir la misma distancia, por lo que el quitar los frenos auxiliares, aumentaría las distancias de frenado, lo que incrementa un riesgo potencial de seguridad. c) La NOM-012 es única norma federal vigente que obliga a ciertos vehículos y configuraciones vehiculares a contar con dispositivos de frenado ligados a la capacidad de peso a transportar, eliminarlo va en deterioro de la seguridad vial. d) Los frenos auxiliares ayudan a prolongar la reducción en los frenos convencionales, lo que reduce reducen los tiempos de vehículos parado, y aumenta la competitividad del transportista. Sistema ABS a. La función del sistema ABS, es evitar que una llanta o el juego de llantas se bloquee, lo que iguala la cantidad de frenado en el total de llantas del vehículo, y que permite que la llanta tenga mayor superficie de contacto con el camino, incrementando la seguridad. b. Es una tecnología electrónica que se coordina con otros dispositivos como ESP (Estabilidad antivuelco) y control de tracción, lo que fomentaría la introducción de tecnologías más seguras.	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Suspensión de Aire a. La suspensión de aire da más confort para la carga y el operador. El utilizar otra suspensión puede afectar el rendimiento del conductor. b. La suspensión de aire tiene menor impacto al camino, el utilizar vehículos con suspensión de aire impactaría en reducir el desgaste a los caminos y puentes, lo que generaría ahorros en presupuesto de mantenimientos de carreteras. Adicionalmente solicitamos que para las tablas de características técnicas especiales se utilicen vehículos motrices con una antigüedad de 5 años. La conversión de torque y potencia del sistema inglés al sistema internacional para los motores construidos bajo la normatividad europea no es lineal. La razón de esto es porque el método de prueba con el que se obtienen las curvas del motor (curva Potencia vs Torque) son diferentes. La prueba europea incluye que al elaborar las curvas de torque y potencia se agreguen componentes en funcionamiento como el alternador, el ventilador, el filtro de aire, etc., que hacen que se pierda un porcentaje de la potencia y el resultado es menor que el que se obtiene en las pruebas americanas, en donde se prueba el motor sin accesorios. Adicionalmente, hay factores de temperatura y presión ambiental diferentes. Por consiguiente, lo que se ofrece como torque (N-m) y potencia (KW) en la placa de datos de motores europeos sería mayor si se realiza bajo la norma americana.	
PROY. NOM 012-SCT (DICE) 6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: Vehículos de carga. I.-De Tránsito: a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. La velocidad debe ser controlada y registrada incorporando en el vehículo sistemas electrónicos. b) Confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase. c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo que las encienda al momento de ponerlo en marcha. d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados. II.-- Del conductor: a) Conductores con capacitación y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico. b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje. III.-- De control para la empresa: a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.	NO PROCEDENTE Se mantienen las disposiciones que otorgan mayor seguridad a las configuraciones vehiculares doblemente articuladas diferenciadas. I.- De Tránsito: a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. b) Confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase. c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha. d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados. II.- Del conductor: a) Conductores con capacitación y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico. b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje. III.- De control para la empresa: a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PROPUESTA (DEBE DECIR) a) Velocidad máxima de acuerdo al Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales. La velocidad debe ser controlada y registrada utilizando los módulos electrónicos del motor o del vehículo. c) Luces encendidas permanentemente, en la parte delantera del vehículo para hacerlo visible al momento de poner en marcha. JUSTIFICACIÓN El título y el objetivo del Proyecto de NOM, son regular el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Con relación al punto 6.1.2.2.3, solicitamos la precisión de las siguientes redacciones de texto a los incisos a) y c); Consideramos que este tipo de dispositivos deben estar regulados a través del Reglamento de Tránsito en carreteras.	
PROY. NOM 012-SCT (DICE) 6.2.1.5 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 "C" de esta Norma. a) 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. PROPUESTA (DEBE DECIR) a) 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. Esta condición no aplica para tractocamiones chatos. (Cab Over Engine). JUSTIFICACIÓN En los tractocamiones tipo chato (Cab Over Engine) no se puede instalar los espejos que hacen referencia los puntos del Proyecto de NOM por no contar con trompa ni cubierta de motor. PROY. NOM 012-SCT (DICE) 6.2.1.6.1 El tractocamión que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), 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. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.2.1.6.1 El tractocamión que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), 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. Esta condición no aplica para tractocamiones chatos. (Cab Over Engine) JUSTIFICACIÓN En los tractocamiones tipo chato (Cab Over Engine) no se puede instalar los espejos que hacen referencia los puntos del Proyecto de NOM por no contar con trompa ni cubierta de motor.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la especificación, que no mejora el entendimiento, descripción o claridad al texto de la Norma, toda vez que el mismo texto del Proyecto de Norma refiere que depende del diseño de la carrocería.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PROY. NOM 012-SCT (DICE) 6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m. JUSTIFICACIÓN En este inciso el proyecto de NOM-012, como está redactado, pretende regular la longitud total de la combinación y la longitud de los remolques y semirremolques; esto significa una sobre-regulación dentro de un mismo instrumento normativo, dicha propuesta no tiene ningún beneficio de seguridad en carretera, ya que la longitud total permanece de 31m como máximo establecida en la Tabla C del proyecto, y la máxima carga ya está restringida a 75.5ton. De acuerdo con lo establecido en normas anteriores la longitud máxima de los semirremolques en configuraciones doblemente articuladas permitida en la NOM-012-SCT-2-1995 era de 12.80 metros de acuerdo con el numeral 5.2.1.6 segundo párrafo, en tanto que la permitida en la NOM-012-SCT-2-2008 es de 13.70 metros de acuerdo con el numeral 6.2.1.6.1. La variación en longitud a la baja atenta contra el estado de derecho y certeza jurídica de las empresas que, cumpliendo con la legislación vigente en su momento, adquirieron semirremolques de longitudes legales para transitar en configuraciones doblemente articuladas.	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para el tractocamión doblemente articulado, se podrá utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81 m.), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; y se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R. El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados:

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i> Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un periodo de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León Asociación Nacional de Ganaderos Lecheros, A. C. Unión Nacional de Productores Pecuarios, A. C. Grupo Modelo Cámara Minera de México Cámara Nacional de Industriales de la Leche Cámara Nacional del Cemento <u>Problemas en Conectividad</u> <u>No contempla el acceso a Centros de Distribución</u> Se contempla en el numeral 6.4.1.1 únicamente la figura de las autorizaciones de conectividad para utilizar caminos de menor clasificación para llegar o salir de plantas productoras y no considera a los centros de distribución y centros logísticos, por lo que sólo las empresas con procesos de fabricación tendrían esta posibilidad y se dejan fuera de este concepto la distribución y el intermodalismo lo cual va totalmente en contra de la logística en el transporte de mercancías. La construcción y modernización de la infraestructura carretera es responsabilidad de las autoridades y ésta debe estar al servicio de los usuarios en condiciones que les permita competir a la altura de nuestros socios comerciales. Los costos de esta ineficiencia no se deben trasladar a los sectores productivos.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i>
<u>Acreditar inviabilidad técnica y económica para utilizar diferentes configuraciones Vs. Reclasificación de carretera a la alza.</u> Para acceder a un permiso de conectividad debe acreditarse que no se cuenta con ruta alterna y la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. La infraestructura es compromiso del Estado y la imposibilidad de acceder se debe a la falta de modernización de la red carretera y a una deficiente clasificación que no se ha actualizado desde el año 2000, por lo que es importante que previo a la publicación de la NOM en proyecto se re-clasifiquen a la alza las carreteras que ya han sido modernizadas.	PROCEDE PARCIALMENTE Se eliminará la solicitud de inviabilidad económica. Asimismo, se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
<u>Autorizaciones restringidas a 50 kilómetros "vs" 150 kilómetros que señala el reglamento vigente.</u> Si se logra obtener una autorización especial de conectividad, que ahora sólo podrá tramitar el usuario, ésta únicamente se concederá en tramos de hasta 50 kilómetros en caminos tipo "B". La gran mayoría de los centros de producción, de distribución e incluso los puertos marítimos con interconexión con carreteras y vías férreas, se encuentran alejados de las autopistas de mayores especificaciones, lo que incrementa sustancialmente los costos de operación de las empresas que ahora se verán obligados a utilizar vehículos de menor capacidad y pagar más fletes para mover el mismo volumen de mercancías. También la propia MIR establece que hay más accidentes con vehículos TS vs TSR, por lo que con este proyecto de NOM se está alentando a transitar un mayor número de vehículos en carreteras B y por lo tanto mayor riesgo en las carreteras. El Artículo 6 del reglamento vigente de peso y dimensiones establece la posibilidad de autorizar conectividad en casos mayores de 150 kilómetros. Aunado a lo anterior, el criterio de exclusión que utiliza la DGAF-SCT y se propone en el Proyecto de NOM en la redacción del "6.1.2.2. El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S) se podrá incrementar en 1.5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo ET y A siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes....." deja sin materia las autorizaciones especiales de conectividad, toda vez que como refiere la COFECE en su opinión a COFEMER, <u>se obligaría a utilizar vehículos con capacidad de carga menor a los de doble configuración para poder transitar en caminos distintos a los ET y A, lo que implicaría mayores costos para los usuarios del servicio de transporte en el traslado de sus productos o mercancías, así como de sus insumos. Esta situación se traduciría, en la última instancia, en el aumento de los precios de los productos que adquieren los consumidores. En especial, aquellos que se encuentran en las poblaciones más alejadas y que tienden a ser los de menores recursos.</u> Por lo anterior sugerimos: 6.1.2.2 el peso bruto vehicular máximo autorizado para todas las configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1.5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga siempre y cuando circulen por caminos tipo ET y A <u>o cuando circulen en alguno de los supuestos establecidos en el numeral 6.4.1.1 siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes....</u>	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluirá en el Proyecto de Norma, además de las Plantas Productoras, a los Centros Logísticos y/o de Transferencia, así como a los transportistas de carga consolidada. La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada tres años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet. Con la disminución de los años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado para que pueda acceder a los beneficios de la reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso. Consideran que en el cálculo de la Distribución de Frecuencias para Longitudes de Conectividad en Caminos Tipo B, que realizó el Instituto Mexicano del Transporte, se observa lo siguiente: A partir de la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. Por lo que se concluye que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%); los dos últimos supuestos están incluidos en el Proyecto de Norma. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. Tabla 1 <table><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table>	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Respecto a los camiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>
<u>Se incrementa el peso a los vehículos sencillos y se castiga los vehículos articulados</u> Sin que se aporte ningún elemento de carácter técnico o científico se incrementa el peso bruto vehicular de las configuraciones unitarias y sencillas que no cuentan con elementos de seguridad que en la norma vigente se consideran "diferenciados", y se castiga con una disminución en el peso bruto vehicular a las configuraciones doblemente articuladas que incorporan elementos adicionales de seguridad. <u>Se desalienta la modernización de la flota vehicular de México.</u> Se desalienta la inversión para la compra de equipos con mayores elementos de seguridad en la transportación al equiparse con equipos convencionales por lo que se pierde el programa de incentivos que se venía impulsando desde 2008 de conformidad con las recomendaciones de la OCDE.	NO PROCEDENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).
<u>Corresponsabilidad por exceso de carga.</u> Se establece en el proyecto de NOM que el usuario, como generador de carga, corresponsable de todo tipo de daños y perjuicios que se ocasione por el exceso de peso de la carga, sin detenerse a especificar que dichos daños pueden ser imputables al transportista o algún otro agente externo estableciendo en forma la culpabilidad para el propietario de la mercancía. Esta medida además de ser excesiva, incrementará los costos de las pólizas de seguro por el riesgo adicional que deberán de cubrir o cancelar la cobertura respectiva.	NO PROCEDENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
<u>Vigencia de autorizaciones limitada a dos años.</u> La vigencia de las autorizaciones de conectividad se limitan a sólo 2 años de vigencia cuando es una obligación del Estado Mexicano contar con una infraestructura acorde con el crecimiento que requiere el país. Cada empresa deberá de estar monitoreando sistemáticamente los avances o clasificación de la infraestructura carretera para actualizar sus autorizaciones de conectividad con el consecuente costo administrativo para evitar sanciones. Las empresas se enfrentarán ahora a la incertidumbre de hacer su planeación logística con base en una clasificación carretera que data del año 2000. En todo caso las autorizaciones deberían ser por vigencia indefinida hasta en tanto se modernice o reclasifique la infraestructura carretera, momento en el cual dejar de tener su razón de ser.	NO PROCEDENTE Se consideró que la vigencia que el anteproyecto establece de dos años para el permiso de conectividad, el cual resulta menor a 5 años establecidos en la norma vigente para este mismo permiso. En este sentido el cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento.
<u>Si la autoridad no contesta, se entiende que niega el permiso.</u> Señala el numeral 6.4.1.1. Fracción VIII del proyecto que si transcurrido 60 días naturales de la solicitud de autorización sin respuesta de la autoridad, se deberá entender en sentido negativo. Contrariamente a los principios elementales de simplificación administrativa y de seguridad jurídica, el particular debe esperar el plazo que fija la autoridad administrativa sin que se cuente con una adecuada fundamentación y motivación de la negativa lo que lo obliga a recurrir a otras instancias legales sin que las mercancías puedan trasladarse. COSTOS ADICIONALES SIN BENEFICIO. Por lo que debe continuar la afirmativa ficta.	NO PROCEDENTE En relación con el plazo de 30 días, la Secretaría estima que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que deberán realizar las áreas técnicas de la SCT, sobre la información proporcionada por los usuarios. La Secretaría estimó que en un plazo menor de 60 días, podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad lo que puede incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras. Se da certeza jurídica a los permisionarios por las cargas administrativas que atiende la Dirección General de Autotransporte Federal y su capacidad de atención. De igual forma y, por cuanto hace a la Negativa Ficta no obliga a establecer un plazo legal para dar respuesta, lo cual es beneficioso para la Administración Pública, ya que de lo contrario podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad, que podría incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, así como dar certeza jurídica a los permisionarios sobre los plazos de resolución, considerando las cargas administrativas que atiende la DGAF y su capacidad de atención.
<u>Notas de embarque con requisitos fiscales.</u> Las empresas que trasladen sus propias mercancías deberán expedir nota de embarque que incluya el comprobante fiscal digital por internet o factura electrónica en términos del Código Fiscal de la Federación y la Resolución Miscelánea Fiscal. Esta medida obliga a que las empresas tengan que facturar con requisitos fiscales sus movimientos entre plantas o centros de distribución aunque se trate de sus propias mercancías, lo cual tiene un evidente impacto fiscal y la carga administrativa. La SCT erróneamente considera que el movimiento de mercancías propias implica una venta con lo cual es equívoco, se excede de su competencia y afecta la logística del transporte.	NO PROCEDENTE Una vez analizado el comentario, se observa que propone modificaciones en la definición de Nota de Embarque, que no mejora el entendimiento, descripción o claridad al texto de la Norma.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
<u>Recortes en las unidades de arrastre de 13.70 a 12.19 metros.</u> En el numeral 6.2.1.64 del proyecto, sin ninguna justificación técnica se recorta a 12.19 metros la longitud de los semirremolques o remolques que se utilicen en las configuraciones de camión con remolque y tractocamión doblemente articulado cuando la norma vigente se permite hasta 13.70 metros en el numeral 6.2.1.6.1. La medida tendrá un fuerte impacto en los usuarios y transportistas que ya invirtieron en la compra de unidades de arrastre con la dimensión permitida pues deberán vender estos activos o bien, acudir con fabricantes y constructores para recortar 1.51 metros sus unidades en circulación. En el caso de autotanques, la disposición es aún menos viable, pues en la mayoría de los casos son fabricados con especificaciones que se ven eliminadas o disminuidas en su seguridad..	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para el tractocamión doblemente articulado, se podrá utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81 m.), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo “ET” y “A”; y se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo “ET” y “A”, considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo “ET” y “A”, así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados:

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i> Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un período de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
<u>Sistema de pesaje fallidos.</u> En el numeral 9 se establece la modalidad de sistema de pesaje dinámico y de medición de dimensiones para que en centros fijos de pesaje y en puntos automatizados de control, se verifique el cumplimiento de la norma, sin embargo, México no cuenta con normas oficiales mexicanas de pesaje dinámico por lo que es indispensable que hasta en tanto se cuente con esta métrica, se establezca un límite de tolerancia en los pesajes que eviten sanciones discrecionales.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique. La Secretaría no establecerá una tolerancia, considerando que las básculas por Ley deben cumplir con las tolerancias establecidas en la norma aplicable.
<u>Evaluación de la NOM</u> El proyecto de NOM no contempla la evaluación que señala la Ley Federal de Metrología y Normalización para analizar su desempeño al año de su vigencia o en su defecto; por lo que proponemos su evaluación por parte del Comité Consultivo Nacional de Normalización y sus resultados para presentarse a los tres años de su entrada en vigor.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluye en el Proyecto de Norma, como un tercero transitorio, donde se establece lo siguiente: TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.
Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) 4. DEFINICIONES. Comentario ANTP. Todos los Dolly's o convertidores tipo H tanto normales como de control electrónico se fabrican solamente de dos ojillos, de los contrario sería rígidos. Propuesta ANTP Convertidor tipo "H".- Sistema de acoplamiento de dos ~~e~~ más ojillos que se engancha a un camión o a un semirremolque y que se le agrega una articulación a las configuraciones compuestas por un tractocamión, semirremolque y remolque o camión remolque, que puede contar con control electrónico que le permite fijar el eje en reversa y liberarlo al transitar hacia adelante. Eliminar Sistema de acoplamiento de última generación, toda vez que con la definición de Convertidor tipo "H", queda considerada.	PROCEDENTE En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis, del que se desprende que la propuesta de modificación aclara la definición de Convertidor tipo "H" del Proyecto de Norma.
Comentario ANTP. Se estima necesario adicionar el concepto de eje diferenciado para ser considerado en la Tabla "A" propuesta con los pesos máximos autorizados por tipo de eje y camino, con dichos ejes diferenciados. Se propone la siguiente definición: Propuesta ANTP. Eje diferenciado.- Eje diseñado para soportar el peso adicional que autoriza la tabla "A", para los vehículos y/o configuraciones autorizadas en la presente Norma y de acuerdo con la NOM-035-SCT2-2010, de remolques y semirremolques.	NO PROCEDENTE Considerando la definición de eje diferenciado, en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la aplicación y entendimiento de la Norma.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA														
Comentario ANTP. Considerando al transporte privado como el transporte de bienes propios o relacionados con sus actividades consideramos que debe adecuarse la definición para eliminar los elementos de carácter fiscal como sigue: Propuesta ANTP. Nota de embarque.- Comprobante impreso expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: Nota de embarque.- Impresión del comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.														
Comentario ANTP. El Anteproyecto de NOM-012-SCT-2-2014, no considera la definición de Planta Productora o Centro de Producción, necesarios para una correcta aplicación de las disposiciones que considera el Proyecto de NOM-12, en su numeral 6.4.1.1. Planta Productora, Centro de Producción o de Distribución.- Espacio físico equipado, para la recepción y entrega de materias primas y/o mercancías en las que se podrá realizar la producción, almacenaje, distribución y/o punto de entrega con infraestructura.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia.- Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquellos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> También se incluye la siguiente definición de Planta Productora: <i>Planta productora.- Instalaciones en las que se procesan materias primas a efecto de obtener un producto terminado para su consumo final o productos que serán utilizados en procesos de manufactura y/o transformación posteriores.</i> <i>También se consideran aquellas instalaciones donde se realizan procesos: de extracción de minerales u otros productos de minas; de producción agropecuaria, forestal y pesquera; de explotación petrolera y demás relacionados al sector energético, incluyendo la construcción de instalaciones concernientes a este último.</i>														
Comentario ANTP. Se agrega la configuración Camión Semirremolque que actualmente es utilizada para el movimiento de autos sin rodar por algunas compañías transportistas así como compañías y dependencias que dan mantenimiento a carreteras. Propuesta ANTP: <table border="1"> <thead> <tr> <th>CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN</th><th>NOMENCLATURA</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AUTOBÚS</td><td>B</td></tr> <tr> <td>CAMIÓN UNITARIO</td><td>C</td></tr> <tr> <td>CAMIÓN REMOLQUE</td><td>C-R</td></tr> <tr> <td>CAMIÓN SEMI REMOLQUE</td><td>C-S</td></tr> <tr> <td>TRACTOCAMIÓN ARTICULADO</td><td>T-S</td></tr> <tr> <td>TRACTOCAMIÓN DOBLEMENTE ARTICULADO</td><td>T-S-R y T-S-S</td></tr> </tbody> </table>	CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	NOMENCLATURA	AUTOBÚS	B	CAMIÓN UNITARIO	C	CAMIÓN REMOLQUE	C-R	CAMIÓN SEMI REMOLQUE	C-S	TRACTOCAMIÓN ARTICULADO	T-S	TRACTOCAMIÓN DOBLEMENTE ARTICULADO	T-S-R y T-S-S	NO PROCEDENTE Considerando que la configuración de camión semirremolque que propone se configura con un sistema de acoplamiento o de enganche sin Dolly, se resuelve su no inclusión, en virtud de que la definición de convertidor que contiene la norma define y aplica a dicho dispositivo de enganche, no sólo al convertidor tipo Dolly, además de que con la aplicación de la definición de convertidor que contiene el Proyecto de Norma, se conceptualiza el remolque con Quinta baja o camión semirremolque (CS) que propone.
CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	NOMENCLATURA														
AUTOBÚS	B														
CAMIÓN UNITARIO	C														
CAMIÓN REMOLQUE	C-R														
CAMIÓN SEMI REMOLQUE	C-S														
TRACTOCAMIÓN ARTICULADO	T-S														
TRACTOCAMIÓN DOBLEMENTE ARTICULADO	T-S-R y T-S-S														

<

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA				
Propuesta ANTP En la Tabla 5.2.2 propone se agregue el vehículo C4, con 4 ejes y 12 llantas Propuesta ANTP. <table><tr><td>C4 (1)</td><td>4</td><td>10-12</td><td></td></tr></table> (1) Nota: El camión unitario C4 deberá contar con al menos dos ejes direccionales y dos ejes traseros.	C4 (1)	4	10-12		
C4 (1)	4	10-12			
Comentario ANTP. Se agrega a la tabla la configuración T3-S3-R3 que corresponde al be-train que se utiliza con éxito en otros países y que sería una alternativa en México al T3-S2-R4 con las mismas limitantes y restricciones. (Excelente alternativa para el movimiento de combustibles por la estabilidad de ambos tanques.	NO PROCEDENTE La configuración propuesta T3-S3-R3, representa una mayor concentración de carga en los puentes, en virtud de que los tres ejes al centro más el tridem del segundo semirremolque incrementan exponencialmente los esfuerzos de flexión y cortantes en la estructura.				
Comentario ANTP. Tabla 5.2.4 ... No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado. Una de las mejores prácticas para el movimiento de los convertidores (Dollys) es transportarlos acoplados a los elementos que están diseñados para su arrastre y, además, es una práctica común en la industria el posicionamiento de convertidores (Dollys) para favorecer la logística y distribución de mercancías. El cumplimiento de la NOM-035 y NOM-068 garantiza la sujeción y seguridad en su traslado. El no permitir esta práctica, induce que su traslado se lleve a cabo en plataformas lo que incrementa el riesgo al resto de los usuarios de las carreteras. Propuesta ANTP. 5.2.4. ... Se permite el arrastre de un convertidor (Dolly) en configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque sin el semirremolque enganchado cumpliendo con la NOM-035-SCT-2-2010 de Remolques y Semirremolques y NOM-068-SCT-2-2000 de Condiciones Físico Mecánicas.	NO PROCEDENTE Considerando que en el caso de un frenado repentino en el que el remolque delantero esté cargado y esté arrastrando un dolly, este último frenará más rápido al no tener carga sobre él y es posible que se observe como que brinca al ser arrastrado por el remolque delantero y no tener suficiente carga para que las llantas tengan mayor fuerza de fricción sobre el piso, sin embargo el efecto real es que el dolly está tratando de frenar al remolque delantero. Adicionalmente, durante su circulación presenta brincos al no tener peso, dañando la infraestructura de pavimentos, ya que circula el dolly golpeando el pavimento, igualmente circula sin luces, representando un riesgo para los demás usuarios, por accidentes por alcance, teniendo en cuenta además que afecta la visibilidad de las luces traseras del primer remolque colocadas en la defensa del mismo. Además, el brincoteo del dolly constante provocaría un desgaste irregular en las muelas y el ojillo, que a la larga puede inferir en un desprendimiento. Además, representa un riesgo durante las maniobras de rebase. Ej.: Si un usuario pretende rebasar un autobús o camión y no se percata que adelante hay un tractocamión sencillo con un dolly en la parte trasera; puede no detectar al dolly, disminuyéndole la distancia para reincorporarse a su carril y en su caso detectarlo hasta que pretenda reincorporarse a su carril. Este riesgo se agudiza en maniobras de noche.				

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	También es un riesgo para el conductor del tractocamión que trae el remolque y el dolly, ya que cuando hace su maniobra de rebase, mediante el espejo visualiza el final de la caja, no así, el final del dolly, reincorporándose a su carril sin poder constatar por el espejo si el dolly ya libró el vehículo que está rebasando. Finalmente, el dolly sin el segundo remolque, puede presentar exceso que sobresalga de los extremos traseros del primer remolque, pudiendo incidir en la invasión de los carriles en contrasentido o contiguos.
5.2.5 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas y tricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal. Comentario ANTP. Para la operación eficiente de este transporte especializado y con el propósito de no afectar la operación y distribución de camiones y tractocamiones nuevos a las diferentes agencias de venta de las diferentes armadoras y fabricantes, proponemos se autorice el traslado de configuraciones tipo tricuernas y cuatricuernas, mismas que se han venido otorgando por la Dirección General de Autotransporte Federal. Propuesta ANTP 5.2.5. Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas, y <u>cuatricuernas</u> exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal.	PROCEDENTE Una vez realizada la revisión del sistema de enganche, así como de las medidas que aplican las empresas trasladistas de vehículos nuevos, se permitirá la circulación de las configuraciones de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, sólo por caminos tipo "ET" y "A". En efecto, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET", "A" y "B", sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo "C" y "D". Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo "ET" y "A", sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET" y "A" no es muy discutible, pero aun en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA																																																																																																
Comentario ANTP. 6.1.1.1 Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla “A” que se muestra a continuación: TABLA A PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas) <table><tr><th colspan="2" rowspan="2">CONFIGURACIÓN DE EJES</th><th rowspan="2">Vehículo o configuración</th><th colspan="4">TIPO DE CAMINO</th></tr><tr><th>ET4 Y ET2 A4 Y A2</th><th>B4 Y B2</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">SENCILLO DOS LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>6,50</td><td>6,00</td><td>5,50</td><td>5,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>6,50</td><td>6,00</td><td>5,50</td><td>5,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>10,00</td><td>9,50</td><td>8,00</td><td>7,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>11,00</td><td>9,50</td><td>8,00</td><td>7,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>11,00</td><td>10,50</td><td>9,00</td><td>8,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>12,50</td><td>10,50</td><td>9,00</td><td>8,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>15,00</td><td>13,00</td><td>11,50</td><td>11,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>16,00</td><td>13,00</td><td>11,50</td><td>11,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>17,00</td><td>15,00</td><td>13,50</td><td>12,00</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>19,00</td><td>15,00</td><td>13,50</td><td>12,00</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>16,00</td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>13,50</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>21,00</td><td>17,00</td><td>17,00</td><td>13,50</td></tr><tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td><td>B, C-R y T-S-R</td><td>23,50</td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>NA</td></tr><tr><td>C y T-S</td><td>26,50</td><td>22,50</td><td>22,50</td><td>NA</td></tr></table>							CONFIGURACIÓN DE EJES		Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D		SENCILLO DOS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	6,50	6,00	5,50	5,00	C y T-S	6,50	6,00	5,50	5,00		SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	10,00	9,50	8,00	7,00	C y T-S	11,00	9,50	8,00	7,00		MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	11,00	10,50	9,00	8,00	C y T-S	12,50	10,50	9,00	8,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00	C y T-S	16,00	13,00	11,50	11,00		DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	17,00	15,00	13,50	12,00	C y T-S	19,00	15,00	13,50	12,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	16,00	17,00	17,00	13,50	C y T-S	21,00	17,00	17,00	13,50		TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B, C-R y T-S-R	23,50	22,50	22,50	NA	C y T-S	26,50	22,50	22,50	NA	NO PROCEDENTE Se modificó la Tabla “A”, considerando que se elimina la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Los datos de siniestralidad mostrados no están referidos a un índice, como puede ser relacionado a vehículo-kilómetro.	
CONFIGURACIÓN DE EJES		Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO																																																																																																				
			ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																																																																																	
	SENCILLO DOS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	6,50	6,00	5,50	5,00																																																																																																	
		C y T-S	6,50	6,00	5,50	5,00																																																																																																	
	SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	10,00	9,50	8,00	7,00																																																																																																	
		C y T-S	11,00	9,50	8,00	7,00																																																																																																	
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	11,00	10,50	9,00	8,00																																																																																																	
		C y T-S	12,50	10,50	9,00	8,00																																																																																																	
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00																																																																																																	
		C y T-S	16,00	13,00	11,50	11,00																																																																																																	
	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	17,00	15,00	13,50	12,00																																																																																																	
		C y T-S	19,00	15,00	13,50	12,00																																																																																																	
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	16,00	17,00	17,00	13,50																																																																																																	
		C y T-S	21,00	17,00	17,00	13,50																																																																																																	
	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B, C-R y T-S-R	23,50	22,50	22,50	NA																																																																																																	
		C y T-S	26,50	22,50	22,50	NA																																																																																																	
Comentario ANTP: Considerando que los vehículos de carga unitarios y articulados de mayor antigüedad representan una accidentalidad mayor, como se observa en la estadística del Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales (2010) del IMT como sigue: <table><tr><th>Edad</th><th>Automóvil</th><th>Pick-up</th><th>Camión Unitario</th><th>Articulado</th><th>Autobús</th><th>Motocicleta</th><th>Total</th><th>%</th></tr><tr><td>Menos de 1 año</td><td>951</td><td>284</td><td>94</td><td>63</td><td>27</td><td>109</td><td>1,589</td><td>4.1</td></tr><tr><td>De 1 a 5 años</td><td>6,030</td><td>2,677</td><td>984</td><td>1,239</td><td>354</td><td>653</td><td>12,737</td><td>32.9</td></tr><tr><td>De 5 a 10 años</td><td>4,815</td><td>1,410</td><td>540</td><td>690</td><td>393</td><td>128</td><td>8,223</td><td>21.2</td></tr><tr><td>Mayor de 10 años</td><td>7,786</td><td>5,008</td><td>1,598</td><td>1,234</td><td>320</td><td>88</td><td>16,203</td><td>41.8</td></tr><tr><td>Total</td><td>19,582</td><td>9,379</td><td>3,216</td><td>3,226</td><td>1,094</td><td>978</td><td>38,752</td><td>100</td></tr><tr><td>%</td><td>50.5</td><td>24.2</td><td>8.3</td><td>8.3</td><td>2.8</td><td>2.5</td><td>100</td><td></td></tr></table>							Edad	Automóvil	Pick-up	Camión Unitario	Articulado	Autobús	Motocicleta	Total	%	Menos de 1 año	951	284	94	63	27	109	1,589	4.1	De 1 a 5 años	6,030	2,677	984	1,239	354	653	12,737	32.9	De 5 a 10 años	4,815	1,410	540	690	393	128	8,223	21.2	Mayor de 10 años	7,786	5,008	1,598	1,234	320	88	16,203	41.8	Total	19,582	9,379	3,216	3,226	1,094	978	38,752	100	%	50.5	24.2	8.3	8.3	2.8	2.5	100																																			
Edad	Automóvil	Pick-up	Camión Unitario	Articulado	Autobús	Motocicleta	Total	%																																																																																															
Menos de 1 año	951	284	94	63	27	109	1,589	4.1																																																																																															
De 1 a 5 años	6,030	2,677	984	1,239	354	653	12,737	32.9																																																																																															
De 5 a 10 años	4,815	1,410	540	690	393	128	8,223	21.2																																																																																															
Mayor de 10 años	7,786	5,008	1,598	1,234	320	88	16,203	41.8																																																																																															
Total	19,582	9,379	3,216	3,226	1,094	978	38,752	100																																																																																															
%	50.5	24.2	8.3	8.3	2.8	2.5	100																																																																																																

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA					
Los camiones unitarios mayores a 5 años de antigüedad, presentan una accidentalidad 98% mayor que los mismos camiones con edad menor a 5 años, y los vehículos articulados mayores a 5 años tuvieron una accidentalidad 48% mayor que los mismos articulados con edad menor a 5 años. Por lo tanto, es necesario que se considere un límite de peso a los ejes estándar (no diferenciados) y se considere un peso por eje mayor a los ejes diferenciados, como se propone en la siguiente tabla: Propuesta ANTP. 6.1.1.1. Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla "A" que se muestra a continuación:							
CONFIGURACIÓN DE EJES		TIPO DE CAMINO					
		ET4 Y ET2 A4 Y A2 diferenciados	ET4 Y ET2 A4 Y A2 No diferenciados	B4 Y B2	C	D	
	SENCILLO DOS LLANTAS	6,5	6,50	6,00	5,50	5,00	
	SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,0	10,00	9,50	8,00	7,00	
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	12,5	11,00	10,50	9,00	8,00	
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	18,00	15,00	13,00	11,50	11,00	
	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	19,00	17,00	15,00	13,50	12,00	
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	21,00	18,00	17,00	14,50	13,50	
	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	26,50	23,50	22,50	20,00	NA	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																								
6.1.1.1.2 Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 7,5 t. a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A. Comentario ANTP: En la industria de la construcción también se usan los camiones vocacionales tipo revoladora de 3 ejes (C3), y para hacer congruente el uso de esta tecnología se propone la siguiente redacción: Propuesta ANTP. 6.1.1.1.2 Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 9 t. a los vehículos C-3 y C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A-	PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso de vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.																																																																								
6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente1/. Comentario ANTP: En relación a la propuesta de la Tabla "A" que propone la ANTP, el numeral 6.1.2.1, quedaría como lo señala el proyecto de NOM-012; no obstante la tabla "B" Peso Bruto Vehicular Máximo Autorizado por Clase de Vehículo y Camino, se modifica como sigue en la propuesta de ANTP, esto con el fundamento del estudio No. 52 del IMT, que fue actualizado por Instituto del Transporte de Texas (ITT), que refiere lo siguiente: "El Texas Transportation Institute (TTI) fue contratado como experto para llevar a cabo la revisión de la MIR, ampliaciones y correcciones del AnteProyecto de Norma Oficial Mexicana de Peso y Dimensiones de los Vehículos de Autotransporte Federal en Julio de 2006". <table><tr><th colspan="8">Tabla 6-2 Costo de operación vehicular y costo de deterioro de pavimento de la Unidad T3-S2-R4</th></tr><tr><th colspan="4">Costo de Operación</th><th colspan="4">Costo de Deterioro de Pavimentos</th></tr><tr><th colspan="4">Vehículo Tipo T3-S2-R4</th><th colspan="4">Vehículo Tipo T3-S2-R4</th></tr><tr><th>Peso Bruto Vehicular</th><th>Carga Útil</th><th>Costo de Operación Vehicular/KM (COV/km)</th><th>COV/ton-km</th><th>Peso Bruto Vehicular</th><th>Carga Útil</th><th>Costo de Deterioro de Pavimentos/Km (CDP/Km)</th><th>CDP/ton-km</th></tr><tr><th>(ton)</th><th>(ton)</th><th>(pesos 2006/km)</th><th></th><th>(ton)</th><th>(ton)</th><th>(pesos 2006/km)</th><th></th></tr><tr><td>25</td><td>0</td><td>10.5410</td><td>0.4216</td><td>25</td><td>0</td><td>0.0424</td><td>0.0017</td></tr><tr><td>30</td><td>5</td><td>11.0358</td><td>0.3679</td><td>30</td><td>5</td><td>0.1062</td><td>0.0035</td></tr><tr><td>35</td><td>10</td><td>11.5508</td><td>0.3300</td><td>35</td><td>10</td><td>0.2274</td><td>0.0055</td></tr><tr><td>40</td><td>15</td><td>12.0827</td><td>0.3021</td><td>40</td><td>15</td><td>0.4341</td><td>0.0109</td></tr></table>	Tabla 6-2 Costo de operación vehicular y costo de deterioro de pavimento de la Unidad T3-S2-R4								Costo de Operación				Costo de Deterioro de Pavimentos				Vehículo Tipo T3-S2-R4				Vehículo Tipo T3-S2-R4				Peso Bruto Vehicular	Carga Útil	Costo de Operación Vehicular/KM (COV/km)	COV/ton-km	Peso Bruto Vehicular	Carga Útil	Costo de Deterioro de Pavimentos/Km (CDP/Km)	CDP/ton-km	(ton)	(ton)	(pesos 2006/km)		(ton)	(ton)	(pesos 2006/km)		25	0	10.5410	0.4216	25	0	0.0424	0.0017	30	5	11.0358	0.3679	30	5	0.1062	0.0035	35	10	11.5508	0.3300	35	10	0.2274	0.0055	40	15	12.0827	0.3021	40	15	0.4341	0.0109	PROCEDE PARCIALMENTE Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo "B", ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente articulados, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>
Tabla 6-2 Costo de operación vehicular y costo de deterioro de pavimento de la Unidad T3-S2-R4																																																																									
Costo de Operación				Costo de Deterioro de Pavimentos																																																																					
Vehículo Tipo T3-S2-R4				Vehículo Tipo T3-S2-R4																																																																					
Peso Bruto Vehicular	Carga Útil	Costo de Operación Vehicular/KM (COV/km)	COV/ton-km	Peso Bruto Vehicular	Carga Útil	Costo de Deterioro de Pavimentos/Km (CDP/Km)	CDP/ton-km																																																																		
(ton)	(ton)	(pesos 2006/km)		(ton)	(ton)	(pesos 2006/km)																																																																			
25	0	10.5410	0.4216	25	0	0.0424	0.0017																																																																		
30	5	11.0358	0.3679	30	5	0.1062	0.0035																																																																		
35	10	11.5508	0.3300	35	10	0.2274	0.0055																																																																		
40	15	12.0827	0.3021	40	15	0.4341	0.0109																																																																		

PROMOVENTE / COMENTARIO								RESPUESTA									
45	20	12.5307	0.2807	45	20	0.7501	0.0169										
50	25	13.1922	0.2638	50	25	1.2395	0.0248										
55	30	13.7648	0.2503	55	30	1.9155	0.0348										
60	35	14.3463	0.2391	60	35	2.8289	0.0471										
65	40	14.9349	0.2298	65	40	4.023	0.0619										
70	45	15.5294	0.2218	70	45	5.5412	0.0792										
75	50	16.1283	0.2151	75	50	7.4261	0.099										
80	55	16.7352	0.2000	80	55	9.7193	0.1215										
85	60	17.3496	0.2041	85	60	12.4605	0.1466										
90	65	17.9804	0.1998	90	65	15.6873	0.1743										
El propósito del estudio era analizar: el cambio en el peso máximo vehicular para los vehículos doblemente articulados. El análisis del cambio en el peso máximo vehicular para los vehículos doblemente articulados se basa en comparar los costos de operación vehicular y costos de deterioro de pavimento para los vehículos T3-S2-R4 con 81.5 y 75.5 toneladas De lo anterior se demuestra que el Costo de Deterioro de la Infraestructura carretera, es mayor con los camiones unitarios, seguido de las configuraciones articuladas y menor aún para el doblemente articulado, como se muestra en la gráfica siguiente: Resultados obtenidos por el ITT <table><tr><th colspan="2">Tabla Resultados Impacto del incremento en el PBV en 6 toneladas</th></tr><tr><th>Tipo de efecto causado por el incremento en 6 toneladas en vehículos T3-S2-R4</th><th>Rango en millones de pesos por año</th></tr><tr><td>Disminución en costos operación vehicular</td><td>\$147 - \$245</td></tr><tr><td>Incremento en el costo de deterioro de pavimentos</td><td>\$244 - \$406</td></tr><tr><td>Costo adicional neto cuantificable</td><td>\$97 - \$161</td></tr></table> Fallas del estudio del ITT - El ITT no hizo ningún estudio técnico, solo actualizó el estudio No. 52 del año 1994 y utilizó volúmenes vehículos del 2005. - El costo de \$9,000 millones de deterioro de puentes que se agreda en las conclusiones sin ningún sustento, no es válido ya que el estudio No 52 del IMT dice que el costo de puentes está incluido en el costo de deterior de pavimentos.								Tabla Resultados Impacto del incremento en el PBV en 6 toneladas		Tipo de efecto causado por el incremento en 6 toneladas en vehículos T3-S2-R4	Rango en millones de pesos por año	Disminución en costos operación vehicular	\$147 - \$245	Incremento en el costo de deterioro de pavimentos	\$244 - \$406	Costo adicional neto cuantificable	\$97 - \$161
Tabla Resultados Impacto del incremento en el PBV en 6 toneladas																	
Tipo de efecto causado por el incremento en 6 toneladas en vehículos T3-S2-R4	Rango en millones de pesos por año																
Disminución en costos operación vehicular	\$147 - \$245																
Incremento en el costo de deterioro de pavimentos	\$244 - \$406																
Costo adicional neto cuantificable	\$97 - \$161																

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																																																																														
4. costo de Deterioro de la infraestructura (CDI). En este capítulo se describe el desarrollo de las curvas de costo de deterioro de la infraestructura carretera (CDI) por ton-km de carga transportada contra el peso bruto vehicular (PBV), para los cinco tipos de vehículos de carga más comunes. El costo de deterioro de infraestructura/ton.km calculado en este capítulo incluye tanto el deterioro de los pavimentos como el de los puentes. El deterioro de los primeros se evalúa utilizando los criterios para el diseño de pavimentos flexibles del instituto de ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (Refs 5 y 6. El deterioro de los puentes se evalúa mediante criterios similares a los anteriores. Fallas del estudio del ITT. √ El estudio original del No. 52 del IMT utiliza correctamente el peso de la carga transportada. <table><tr><th>PBV (TON)</th><th>1 CR (ton)</th><th>2COS SI/Km (\$MX91)</th><th>COV_SI/ ton-Km</th><th>3COV_CI/Km (\$mx-Km)</th><th>COV_CI/ ton-Km</th></tr><tr><td>(4) 25</td><td>0</td><td>3387</td><td>-</td><td>3838</td><td>-</td></tr><tr><td>30</td><td>5</td><td>3474</td><td>695</td><td>3926</td><td>785</td></tr><tr><td>35</td><td>10</td><td>3567</td><td>357</td><td>4019</td><td>402</td></tr><tr><td>40</td><td>15</td><td>3665</td><td>244</td><td>4117</td><td>274</td></tr><tr><td>45</td><td>20</td><td>3767</td><td>188</td><td>4220</td><td>211</td></tr><tr><td>50</td><td>25</td><td>3873</td><td>155</td><td>4326</td><td>173</td></tr><tr><td>55</td><td>30</td><td>3982</td><td>133</td><td>4434</td><td>148</td></tr><tr><td>60</td><td>35</td><td>4093</td><td>117</td><td>4545</td><td>130</td></tr><tr><td>65</td><td>40</td><td>4206</td><td>105</td><td>4658</td><td>116</td></tr><tr><td>70</td><td>45</td><td>4321</td><td>96</td><td>4774</td><td>106</td></tr><tr><td>75</td><td>50</td><td>4439</td><td>89</td><td>4891</td><td>98</td></tr><tr><td>80</td><td>55</td><td>4560</td><td>83</td><td>5012</td><td>91</td></tr><tr><td>85</td><td>60</td><td>4648</td><td>78</td><td>5137</td><td>86</td></tr><tr><td>90</td><td>73</td><td>4814</td><td>74</td><td>5266</td><td>81</td></tr><tr><td>95</td><td>78</td><td>4951</td><td>71</td><td>5403</td><td>77</td></tr><tr><td>100</td><td>75</td><td>5099</td><td>68</td><td>5552</td><td>74</td></tr><tr><td>105</td><td>80</td><td>5268</td><td>66</td><td>5721</td><td>72</td></tr><tr><td>110</td><td>85</td><td>5583</td><td>66</td><td>5936</td><td>70</td></tr><tr><td>115</td><td>90</td><td>5845</td><td>65</td><td>6298</td><td>70</td></tr><tr><td>120</td><td>95</td><td>7854</td><td>83</td><td>8306</td><td>87</td></tr></table>	PBV (TON)	1 CR (ton)	2COS SI/Km (\$MX91)	COV_SI/ ton-Km	3COV_CI/Km (\$mx-Km)	COV_CI/ ton-Km	(4) 25	0	3387	-	3838	-	30	5	3474	695	3926	785	35	10	3567	357	4019	402	40	15	3665	244	4117	274	45	20	3767	188	4220	211	50	25	3873	155	4326	173	55	30	3982	133	4434	148	60	35	4093	117	4545	130	65	40	4206	105	4658	116	70	45	4321	96	4774	106	75	50	4439	89	4891	98	80	55	4560	83	5012	91	85	60	4648	78	5137	86	90	73	4814	74	5266	81	95	78	4951	71	5403	77	100	75	5099	68	5552	74	105	80	5268	66	5721	72	110	85	5583	66	5936	70	115	90	5845	65	6298	70	120	95	7854	83	8306	87	
PBV (TON)	1 CR (ton)	2COS SI/Km (\$MX91)	COV_SI/ ton-Km	3COV_CI/Km (\$mx-Km)	COV_CI/ ton-Km																																																																																																																										
(4) 25	0	3387	-	3838	-																																																																																																																										
30	5	3474	695	3926	785																																																																																																																										
35	10	3567	357	4019	402																																																																																																																										
40	15	3665	244	4117	274																																																																																																																										
45	20	3767	188	4220	211																																																																																																																										
50	25	3873	155	4326	173																																																																																																																										
55	30	3982	133	4434	148																																																																																																																										
60	35	4093	117	4545	130																																																																																																																										
65	40	4206	105	4658	116																																																																																																																										
70	45	4321	96	4774	106																																																																																																																										
75	50	4439	89	4891	98																																																																																																																										
80	55	4560	83	5012	91																																																																																																																										
85	60	4648	78	5137	86																																																																																																																										
90	73	4814	74	5266	81																																																																																																																										
95	78	4951	71	5403	77																																																																																																																										
100	75	5099	68	5552	74																																																																																																																										
105	80	5268	66	5721	72																																																																																																																										
110	85	5583	66	5936	70																																																																																																																										
115	90	5845	65	6298	70																																																																																																																										
120	95	7854	83	8306	87																																																																																																																										

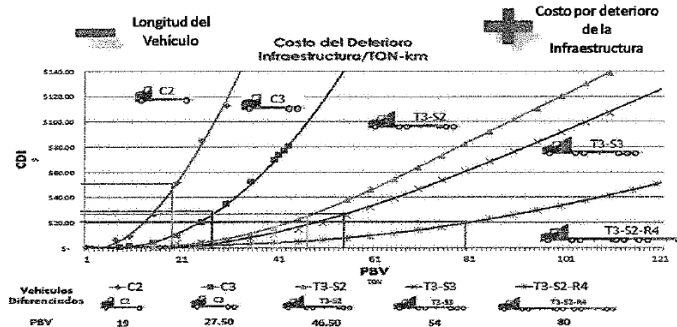
PROMOVENTE / COMENTARIO					RESPUESTA			
Si la tabla del ITT fuera corregida, el resultado sería:								
Costo de operación					Costo de deterioro de pavimentos			
T3S2R4								
PBV	CARGA UTIL	COSTO OPERACIÓN	COV/ton-km	COV/ton-km Carga Útil	PBV	CARGA UTIL	COSTO OPERACIÓN	COV/ton-km
25	0	10.541	0.4216	-----	25	0	0.0424	0.0017
30	5	11.0668	0.3679	2.2074	30	5	0.1062	0.0065
35	10	11.5508	0.33	1.1551	35	10	0.2274	0.0065
40	15	12.0827	0.3021	0.8055	40	15	0.4341	0.0109
45	20	12.6307	0.2307	0.6315	45	20	0.7591	0.0169
50	25	13.1922	0.2538	0.5277	50	25	1.2395	0.0248
55	30	13.7648	0.2503	0.4588	55	30	1.9155	0.0348
60	35	14.3453	0.2391	0.4099	60	35	2.8289	0.0471
65	40	14.9349	0.2298	0.3734	65	40	4.023	0.0619
70	45	15.5294	0.2218	0.3451	70	45	5.5412	0.0792
75	50	16.1293	0.2151	0.3226	75	50	7.4261	0.099
80	55	16.7352	0.2092	0.3043	80	55	9.7193	0.1215
85	60	17.3496	0.2041	0.2892	85	60	12.4505	0.1466
90	65	17.9804	0.1998	0.2756	90	65	15.6873	0.1743

PBV	COV S/ton-km	CDP/ton-km
T3-S2-R4 75.7 tons	0.3208	0.1014
T3-S2-R4 81.5 tons	0.3028	0.1293

Resultados con el error corregido

Resumen Impacto del incremento en el PBV en 6 toneladas	
Tipo de efecto causado por el incremento en 6 toneladas en vehículos T3-S2-R4	Rango en millones de pesos por año
Disminución en costos de operación vehicular	\$299 - \$498
Incremento en el costo de deterioro de pavimentos	\$244 - \$406
Ahorro neto cuantificable	\$55 - \$92

Es decir habría un ahorro para el país de mover las 6 toneladas adicionales para el TSS2R4. Esto es totalmente congruente con el estudio original No. 52 del IMT del cual se baso el ITT.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Conclusión ANTP El único estudio técnico que ha sido realizado por la SCT para determinar la conveniencia de mover mayor peso (6 toneladas) en T3S2R4 fue realizado por el IMT en 1992 y concluía que era conveniente para el país ya que existía un beneficio a nivel país a pesar de que existiera un mayor gasto por mantenimiento de pavimentos y puentes. Como se ha expuesto el estudio realizado por el ITT en el 2006 se basó en el realizado por el IMT, limitándose a la actualización de datos técnicos y volúmenes de tránsito y con la situación descrita que afecta el análisis final que se presenta como conclusión del estudio. De lo anterior se demuestra que el Costo de Deterioro de la Infraestructura carretera, es mayor con los camiones unitarios, seguido de las configuraciones articuladas y menor aún para el doblemente articulado, como se muestra en la gráfica siguientes: Usuarios ANTP del transporte de carga  Fuente: Estudio No 92, pag 36, 1994 Instituto Mexicano de Transporte (IMT - SCT) Propuesta ANTP: 6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente^{1/}. ^{1/} La fórmula puente considerada es la siguiente: $PBV = 870 \left[\frac{DE * N}{N - 1} + (3,66 * N) + 11 \right]$ En donde: PBV = Peso Bruto Vehicular en kilogramos. DE = Distancia entre ejes extremos (medida del centro del eje delantero, al centro del último eje del vehículo o configuración vehicular). N = Número de ejes.	

PROMOVENTE / COMENTARIO			RESPUESTA																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Tabla B <table> <tr> <th rowspan="2">VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR</th> <th rowspan="2">NÚMERO DE EJES</th> <th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th> <th colspan="4">PESO BRUTO VEHICULAR (t)</th> </tr> <tr> <th>ET y A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> <tr><td>B2</td><td>2</td><td>6</td><td>17.5</td><td>16.5</td><td>14.5</td><td>13</td></tr> <tr><td>B3</td><td>3</td><td>8</td><td>21.5</td><td>19</td><td>17</td><td>16</td></tr> <tr><td>B3</td><td>3</td><td>10</td><td>24.5</td><td>23</td><td>20</td><td>18.5</td></tr> <tr><td>B4</td><td>4</td><td>10</td><td>27</td><td>25</td><td>22.5</td><td>21</td></tr> <tr><td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td>17.5</td><td>16.5</td><td>14.5</td><td>13</td></tr> <tr><td>C3</td><td>3</td><td>8</td><td>21.5</td><td>19</td><td>17</td><td>16</td></tr> <tr><td>C3</td><td>3</td><td>10</td><td>21.5</td><td>19</td><td>17</td><td>16</td></tr> <tr><td>C2-R2</td><td>4</td><td>14</td><td>37.5</td><td>35.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C3-R2</td><td>5</td><td>18</td><td>44.5</td><td>42</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C3-R3</td><td>6</td><td>22</td><td>51.5</td><td>47.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C2-R3</td><td>5</td><td>18</td><td>44.5</td><td>41</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C2-S1</td><td>3</td><td>8</td><td>24</td><td>22.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C2-S1</td><td>3</td><td>10</td><td>27.5</td><td>26</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C2-S2</td><td>4</td><td>10</td><td>30.5</td><td>28.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C2-S2</td><td>4</td><td>14</td><td>37.5</td><td>35.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C3-S2</td><td>5</td><td>12</td><td>37</td><td>34.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>C3-S2</td><td>5</td><td>18</td><td>47.5</td><td>45</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S1</td><td>3</td><td>10</td><td>27.5</td><td>26</td><td>22.5</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S2</td><td>4</td><td>14</td><td>34.5</td><td>31.5</td><td>28</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S2</td><td>5</td><td>18</td><td>41.5</td><td>38</td><td>33.5</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S3</td><td>6</td><td>22</td><td>48</td><td>45.5</td><td>40</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S3</td><td>5</td><td>18</td><td>41</td><td>39</td><td>34.5</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S1</td><td>4</td><td>14</td><td>34.5</td><td>32.5</td><td>28</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S1-R2</td><td>5</td><td>18</td><td>47.5</td><td>45</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S1-R3</td><td>6</td><td>22</td><td>54.5</td><td>50.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S2-R2</td><td>6</td><td>22</td><td>54.5</td><td>50.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S1-R2</td><td>6</td><td>22</td><td>54.5</td><td>51.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S1-R3</td><td>7</td><td>26</td><td>60.5</td><td>57.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S2-R2</td><td>7</td><td>26</td><td>60.5</td><td>57.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S2-R4</td><td>9</td><td>34</td><td>66.5</td><td>66</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S2-R3</td><td>8</td><td>30</td><td>63</td><td>62.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S3-S1</td><td>6</td><td>22</td><td>51</td><td>50.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S3-S1</td><td>7</td><td>26</td><td>58</td><td>53</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S3-S2</td><td>8</td><td>30</td><td>60</td><td>60</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T2-S2-S2</td><td>6</td><td>22</td><td>51.5</td><td>46.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S2-S2</td><td>7</td><td>26</td><td>58.5</td><td>53</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S3-S3</td><td>9</td><td>34</td><td>66.5</td><td>66</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr><td>T3-S3-R3</td><td>9</td><td>34</td><td>66.5</td><td>66</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> </table>							VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				ET y A	B	C	D	B2	2	6	17.5	16.5	14.5	13	B3	3	8	21.5	19	17	16	B3	3	10	24.5	23	20	18.5	B4	4	10	27	25	22.5	21	C2	2	6	17.5	16.5	14.5	13	C3	3	8	21.5	19	17	16	C3	3	10	21.5	19	17	16	C2-R2	4	14	37.5	35.5	NA	NA	C3-R2	5	18	44.5	42	NA	NA	C3-R3	6	22	51.5	47.5	NA	NA	C2-R3	5	18	44.5	41	NA	NA	C2-S1	3	8	24	22.5	NA	NA	C2-S1	3	10	27.5	26	NA	NA	C2-S2	4	10	30.5	28.5	NA	NA	C2-S2	4	14	37.5	35.5	NA	NA	C3-S2	5	12	37	34.5	NA	NA	C3-S2	5	18	47.5	45	NA	NA	T2-S1	3	10	27.5	26	22.5	NA	T2-S2	4	14	34.5	31.5	28	NA	T3-S2	5	18	41.5	38	33.5	NA	T3-S3	6	22	48	45.5	40	NA	T2-S3	5	18	41	39	34.5	NA	T3-S1	4	14	34.5	32.5	28	NA	T2-S1-R2	5	18	47.5	45	NA	NA	T2-S1-R3	6	22	54.5	50.5	NA	NA	T2-S2-R2	6	22	54.5	50.5	NA	NA	T3-S1-R2	6	22	54.5	51.5	NA	NA	T3-S1-R3	7	26	60.5	57.5	NA	NA	T3-S2-R2	7	26	60.5	57.5	NA	NA	T3-S2-R4	9	34	66.5	66	NA	NA	T3-S2-R3	8	30	63	62.5	NA	NA	T2-S3-S1	6	22	51	50.5	NA	NA	T3-S3-S1	7	26	58	53	NA	NA	T3-S3-S2	8	30	60	60	NA	NA	T2-S2-S2	6	22	51.5	46.5	NA	NA	T3-S2-S2	7	26	58.5	53	NA	NA	T3-S3-S3	9	34	66.5	66	NA	NA	T3-S3-R3	9	34	66.5	66	NA	NA
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)																																																																																																																																																																																																																																																																																								
			ET y A	B	C	D																																																																																																																																																																																																																																																																																					
B2	2	6	17.5	16.5	14.5	13																																																																																																																																																																																																																																																																																					
B3	3	8	21.5	19	17	16																																																																																																																																																																																																																																																																																					
B3	3	10	24.5	23	20	18.5																																																																																																																																																																																																																																																																																					
B4	4	10	27	25	22.5	21																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C2	2	6	17.5	16.5	14.5	13																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C3	3	8	21.5	19	17	16																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C3	3	10	21.5	19	17	16																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C2-R2	4	14	37.5	35.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C3-R2	5	18	44.5	42	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C3-R3	6	22	51.5	47.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C2-R3	5	18	44.5	41	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C2-S1	3	8	24	22.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C2-S1	3	10	27.5	26	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C2-S2	4	10	30.5	28.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C2-S2	4	14	37.5	35.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C3-S2	5	12	37	34.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
C3-S2	5	18	47.5	45	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S1	3	10	27.5	26	22.5	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S2	4	14	34.5	31.5	28	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S2	5	18	41.5	38	33.5	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S3	6	22	48	45.5	40	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S3	5	18	41	39	34.5	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S1	4	14	34.5	32.5	28	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S1-R2	5	18	47.5	45	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S1-R3	6	22	54.5	50.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S2-R2	6	22	54.5	50.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S1-R2	6	22	54.5	51.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S1-R3	7	26	60.5	57.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S2-R2	7	26	60.5	57.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S2-R4	9	34	66.5	66	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S2-R3	8	30	63	62.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S3-S1	6	22	51	50.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S3-S1	7	26	58	53	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S3-S2	8	30	60	60	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T2-S2-S2	6	22	51.5	46.5	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S2-S2	7	26	58.5	53	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S3-S3	9	34	66.5	66	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					
T3-S3-R3	9	34	66.5	66	NA	NA																																																																																																																																																																																																																																																																																					

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes. Comentario ANTP: Para que la conectividad tenga el efecto de poder aprovechar los vehículos a su máxima capacidad y Peso Bruto Vehicular y dimensiones, para llegar a todas las regiones del país donde se requiera con los insumos o productos terminados, y de ahí se desplacen a las diversas poblaciones más alejadas para su consumo final y que generalmente son las de menores recursos económicos, se requiere se permita el máximo Peso Bruto Vehicular que se autoriza en carreteras "ET" y "A", en las carreteras de menos clasificación y viceversa. A manera de ejemplo tenemos las siguientes rutas que demuestran la necesidad de que se permita el máximo PBV y dimensiones para las configuraciones que se disponen en el mercado para el traslado de los productos básicos como el maíz, frijol, oleaginosas, jabones, pan, leche, lácteos, cárnicos, embutidos, bebidas, aceros y materiales de construcción, entre otros: ORIGEN: LAGUNAS, OAXACA Carretera transísmica Coatzacoalco – Salina Cruz, Km 203, El Barrio de la Soledad Lagunas, Oaxaca, C.P. 70380 DESTINOS: Acapulco, Gro. PRODUCTO: Cemento en saco	PROCEDE PARCIALMENTE Respecto a los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2 para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO										RESPUESTA									
DETALLE DE LA RUTA TOTAL (Los tramos solicitados aparecen sombreados)																			
No.	RUTA		Ruta	Longitud (Km)	Eje con el que conecta	Tipo de carretera	Especificación Anexo 1 NOM-012-SCT-2-2008.	Configuración requerida											
	carretera	tramo						T3-S2-R4	T3-S3	T3-S2									
	Lagunas – Ent. Lagunas		S/N	6	No aplica			75.5 ton y 31 metros de largo	54 ton y 23 metros de largo	46.5 ton y 23 metros									
310	Coatzacoalcos – Salina Cruz	Ent. Lagunas – Ent. La Ventosa	185	35	5 México - Chetumal	A2	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 ton y 31 metros de largo	54 ton y 23 metros de largo	46.5 ton y 23 metros									
5/N	Ent. La Ventosa – Punta Chivo	Ent. La Ventosa – Punta Chivo		73	5 México - Chetumal	4 Carriles	No considerado en el reglamento de pesos y dimensiones y tampoco considerado en la NOM-012-SCT-2-2008. Queda a decisión del usuario del camino, solicitar el permiso especial respectivo.	75.5 ton y 31 metros de largo	54 ton y 23 metros de largo	46.5 ton y 23 metros									
060	Pinotepa Nacional – Salinas Cruz	Punta Chivo - Pinotepa Nacional	200	392	10 Puebla - Tapachula	B2	No considera anexo 1. Puede aplicar artículo 6to. Del reglamento.	75.5 ton y 31 metros de largo	54 ton y 23 metros de largo	46.5 ton y 23 metros									
280	Las Cruces - Pinotepa Nacional	Pinotepa Nacional - Acapulco	200	268	10 Puebla - Tapachula	B2	No considera anexo 1. Puede aplicar artículo 6to. Del reglamento.	75.5 ton y 31 metros de largo	54 ton y 23 metros de largo	46.5 ton y 23 metros									
			Longitud Total:		764														
			Longitud requerida para conectividad:		650														
			De longitud requerida para conectividad:		85%														

Origen: FRIALSA FRIGORIFICOS LAGUNA Gómez Palacios, Dgo.

Carretera Gómez Palacios – Chihuahua Km. 13.41,

Ejido competencia Gómez Palacios, Durango

Destino: FRIMART Mexicali, BCN.

Calle Lázaro Cárdenas Km 3.5 Colonia Calles Mexicali

Producto: Pollo Fresco y alimento para pollos

DETALLE DE LA RUTA TOTAL (Los tramos solicitados aparecen sombreados)									
No.	RUTA		Ruta	Longitud (Km)	Eje con el que conecta	Tipo de carretera	Especificación Anexo 1 NOM-012-SCT-2-2008.	Configuración requerida	
	carretera	tramo						TS-2	46.5 ton y 23 metros
931	Gómez Palacio – Jiménez (DIRECTO)	Gómez Palacio – Jiménez	49D	232	3 Querétaro – Cd. Juárez	ET4	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
1130	Jiménez – Chihuahua (DIRECTO)	Jiménez – Chihuahua	45D	227	3 Querétaro – Cd. Juárez	ET4	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
320	Chihuahua –Cd. Juárez	Chihuahua –Sueco	45	157	3 Querétaro – Cd. Juárez	ET4	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
680	El Sueco – Janos	El Sueco – Janos	10	160	3 Querétaro – Cd. Juárez	B2	No considerado en el anexo 1 por lo tanto puede aplicar art. 6° del reglamento. Para tramo galeana- Janos; se autoriza la circulación de T-S y menores, con especificaciones para caminos tipo B	46.5 ton y 23 metros	23
1120	Janos – Agua Prieta	Janos – Agua Prieta	2	162	3 Querétaro – Cd. Juárez	B2	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
1100	Agua Prieta – Imuris	Agua Prieta - Imuris	2	168	1 México – Tijuana	B2	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
1040	Nogales – Hermosillo	Imuris – Santa Ana	15	40	1 México – Tijuana	ET4	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
2410	Santa Ana - Sonoyta	Santa Ana - Sonoyta	2	261	1 México – Tijuana	ET2	Para el tramo Altar – Caborca: se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones para caminos tipo A, para el tramo Santa Ana – Altar: no considerada anexo 1 puede aplicar artículo 6to. Del reglamento.	46.5 ton y 23 metros	23
2480	Sonoyta – San Luis Rio Colorado	Sonoyta – San Luis Rio Colorado	2	205	1 México – Tijuana	ET2	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
2380	San Luis Rio Colorado - Mexicali	San Luis Rio Colorado - Mexicali	2	63	1 México – Tijuana	ET2	Se autoriza la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	46.5 ton y 23 metros	23
				Longitud Total:	1675				
				Longitud requerida para conectividad:	490				
				De longitud requerida para conectividad:	29%				

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Usuarios ANTP del transporte de carga  Propuesta ANTP: 6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para todas las configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga siempre y cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", <u>o cuando circulen en alguno de los supuestos de conectividad en caminos de menor clasificación (establecidos en el numeral 6.4.1.1) al ser incluyentes el incremento del peso bruto vehicular con sus dimensiones y la autorización especial de conectividad.</u>	
6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S). Comentario ANTP: Tomando en cuenta que los vehículos de carga, camiones unitarios y articulados, con edad superior a los 5 años, son los que presentan una mayor accidentalidad, es necesario que se establezca un límite de antigüedad para la operación de todas las configuraciones del autotransporte de carga, para ello, se propone que la NOM-012 definitiva considere las mínimas especificaciones técnicas para todos los vehículos de carga que regula el Proyecto de NOM-012, incluyendo el año modelo de fabricación. Propuestas ANTP: 6.1.2.2.1 Para vehículos o configuraciones vehiculares nuevos o que se incorporen al servicio de autotransporte federal y transporte privado, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, deberán cumplir con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2), considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan.

PROMOVENTE / COMENTARIO											RESPUESTA
CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1) O VEHICULO	MOTOR ELECTRÓNICO CON HP MÍNIMO (C) Y QUE PERMITA EL CONTROL DE VELOCIDAD	TORQUE MÍNIMO DEL MOTOR (LBS PIES)	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES DE TRACCIÓN (LBS)	FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (C) DE ESCAPE MOTOR O RETARDADOR O FRENO AUXILIAR.	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD.	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (C Y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C Y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO, EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	ANGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS DE LA UNIDAD MOTRIZ	ANTIGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS DEL REMOLQUE O SEMIRREMOLQUE Y DOLLYS	
C2	190	520	26000	√	-	√	√	√	10	NA	Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y no se presenten desviaciones. Tampoco se considera establecer año-modelo de los vehículos diferenciados.
C3 (8)	215	560	40000	√	-	√	√	√	10	NA	
C3 (10)	215	560	40000	√	-	√	√	√	10	NA	
C2-R2 (14)	250	800	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-R3-(18)	250	1050	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-R2 (18)	250	1050	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-R3 (22)	260	1150	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S1 (8)	215	560	26000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S1 (10)	215	560	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S2 (10)	215	560	40000	√	√	√	√	√	10	15	
C2-S2 (14)	300	800	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-S2 (12)	300	800	30000	√	√	√	√	√	10	15	
C3-S2 (18)	350	1050	30000	√	√	√	√	√	10	15	

PROMOVENTE / COMENTARIO											RESPUESTA
CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)	MOTOR ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)	TORQUE MÍNIMO (T) (LBS PIES)	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)	CONVERTIDOR RECUPERADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD Y/O CABLE.	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO, EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL)	ANTIGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS DE LA UNIDAD MOTRIZ	ANTIGÜEDAD MÁXIMA EN AÑOS DEL REMOLQUE	
T2-S1	260	600	26000	✓	NA	✓	✓	✓	✓	10	16
T2-S2	300	800	30000	✓	NA	✓	✓	✓	✓	10	16
T2-S3	350	1150	30000	✓	NA	✓	✓	✓	✓	10	16
T3-S1	300	800	26000	✓	NA	✓	✓	✓	✓	10	16
T3-S2	350	1150	30000	✓	NA	✓	✓	✓	✓	10	16
T3-S3	350	1350	40000	✓	NA	✓	✓	✓	✓	10	16
T2-S1-R2	350	1350	30000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	10	16
T2-S1-R3	370	1350	30000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	10	16
T2-S2-R2	350	1350	30000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	10	16
T3-S1-R2	370	1650	4000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	10	16
T2-S2-S2	370	1450	30000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8	16
T3-S1-R3	400	1650	44000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8	16
T3-S2-R2	400	1650	44000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8	16
T3-S2-S2	400	1650	44000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8	16
T3-S2-R3	430	1650	44000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8	16
T3-S3-S2	400	1650	44000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8	16
T3-S2-R4	430	1650	46000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6	16
T3-S3-R3	430	1650	46000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6	16
T2-S3-S1	360	1350	30000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6	16
T3-S3-S1	370	1450	44000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6	16
T3-S3-S3	430	1650	46000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6	16

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																																																						
6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: ... b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje. Comentario ANTP: La bitácora deberá ser diaria no sólo por horas. Propuesta ANTP: 6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: ... II. Del conductor b) <u>Uso de bitácora diaria del operador, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.</u>	NO PROCEDENTE Considerando especificación de uso de bitácora de horas de servicio, en los términos propuestos no agrega mayor claridad a la aplicación y entendimiento de la Norma.																																																																																																						
PROY NOM-012-SCT-2-2014 6.2.1.4.- <table><tr><th rowspan="2">VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR</th><th rowspan="2">NÚMERO DE EJES</th><th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th><th colspan="4">LARGO TOTAL (cifras en metros)</th></tr><tr><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>B2</td><td>2</td><td>6</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>8</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>10</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>B4</td><td>4</td><td>10</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>C3</td><td>3</td><td>8</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>C3</td><td>3</td><td>10</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>14,0</td><td>12,5</td></tr><tr><td>C2-R2</td><td>4</td><td>14</td><td>31,0</td><td>28,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C3-R2</td><td>5</td><td>18</td><td>31,0</td><td>28,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C3-R3</td><td>6</td><td>22</td><td>31,0</td><td>28,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>C2-R3</td><td>5</td><td>18</td><td>31,0</td><td>28,5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S1</td><td>3</td><td>10</td><td>23,0</td><td>20,8</td><td>18,5</td><td>NA</td></tr><tr><td>T2-S2</td><td>4</td><td>14</td><td>23,0</td><td>20,8</td><td>18,5</td><td>NA</td></tr></table>	VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)				ET y A	B	C	D	B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5	B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5	B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5	B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5	C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5	C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5	C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5	C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA	C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA	C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA	C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA	T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA	T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA	PROCEDE PARCIALMENTE Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla C debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo “B”, ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. No se estima modificar las longitudes de las configuraciones de Camión- Remolque.
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR				NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)																																																																																																	
	ET y A	B	C			D																																																																																																	
B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																																																	
B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																																																	
B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																																																	
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																																																	
C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																																																	
C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																																																	
C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5																																																																																																	
C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA																																																																																																	
C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA																																																																																																	
C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA																																																																																																	
C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA																																																																																																	
T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA																																																																																																	
T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA																																																																																																	

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,0	NA	
T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,0	NA	
T3-S2	5	18	23,0	20,8	18,5	NA	
T3-S3	6	22	23,0	20,8	18,5	NA	
T2-S1-R2	5	18	31,0	NA	NA	NA	
T2-S1-R3	6	22	31,0	NA	NA	NA	
T2-S2-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA	
T3-S1-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA	
T3-S1-R3	7	22	31,0	NA	NA	NA	
T3-S2-R2	7	26	31,0	NA	NA	NA	
T3-S2-R4	9	34	31,0	NA	NA	NA	
T3-S2-R3	8	30	31,0	NA	NA	NA	
T3-S3-S2	8	30	25,0	NA	NA	NA	
T2-S2-S2	6	22	31,0	NA	NA	NA	
T3-S2-S2	7	26	31,0	NA	NA	NA	
Comentario ANTP: Se propone adecuar las longitudes de las configuraciones Camión Remolque (CR) y Camión Semirremolque (CS), considerando que cuentan con una articulación menos que las configuraciones doblemente articuladas (TSR), esto hace que tales configuraciones produzcan un radio de giro mayor que las doblemente articuladas. Por lo tanto, las configuraciones TSR y TSS desarrollan radios de giro menores a los camiones con remolque y camión con semirremolque, por lo mismo se propone se permita el tránsito en carreteras tipo “B”, como se presenta en la tabla “C”.							
Propuesta ANTP. Permanece igual 6.2.1.2 La altura máxima autorizada para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 4,25 m. Permanece igual 6.2.1.3 El largo máximo autorizado por los vehículos clase autobús y camión unitarios, se indicia en la tabla “C” de esta Norma. 6.2.1.4.							

PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA			
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)				
			ET y A	B	C	D	
B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5	
B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5	
B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5	
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5	
C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5	
C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5	
C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5	
C2-R2	4	14	28,5	28,5	NA	NA	
C3-R2	5	18	28,5	28,5	NA	NA	
C3-R3	6	22	28,5	28,5	NA	NA	
C2-R3	5	18	28,5	28,5	NA	NA	
C2-S1	3	8	28,5	26	NA	NA	
C2-S1	3	10	28,5	26	NA	NA	
C2-S2	4	10	28,5	26	NA	NA	
C2-S2	4	14	28,5	26	NA	NA	
C3-S2	5	12	28,5	26	NA	NA	
C3-S2	5	18	28,5	26	NA	NA	
T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA	
T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA	
T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,0	NA	
T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,0	NA	
T3-S2	5	18	23,0	20,8	18,5	NA	
T3-S3	6	22	23,0	20,8	18,5	NA	
T2-S1-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA	
T2-S1-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA	
T2-S2-R2	6	22	31,0	28,5	NA	NA	
T3-S1-R2	6	22	31,0	28,5	NA	NA	
T2-S2-S2	6	22	31,0	28,5	NA	NA	
T2-S3-S1	6	22	31,0	28,5	NA	NA	
T3-S3-S1	7	26	31,0	28,5	NA	NA	
T3-S3-S3	9	34	31,0	28,5	NA	NA	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de Internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. Comentario ANTP: Los centros de producción no son los únicos puntos que reciben materias primas o salen con productos terminado, también se debe incorporar a los centros de distribución y centros logísticos. De no ser así, se rompe la operación logística de cualquier sector productivo y se va en contra de la aspiración de México de convertirse en una plataforma logística de clase mundial. Propuesta ANTP: <u>6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, centros de distribución, centros logísticos o puntos de entrega con infraestructura</u> o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir <u>de planta productora, centros de distribución, centros logísticos o puntos de entrega con infraestructura de centros de producción</u>, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, <u>así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.</u> La Secretaría ... 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: II. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. c) Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación. d) Condiciones de seguridad. e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> Se está realizando la revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha. Adicionalmente a esto, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) realizó un análisis de la base de datos de los permisos de conectividad otorgados en el período 2008 - 2014 con base en las especificaciones y criterios que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 2008 vigente, obteniéndose los resultados siguientes: A partir de la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B en el período 2008 - 2014, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. Concluyendo que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%); estos dos últimos supuestos se prevén en el Proyecto de Norma. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. Tabla 1 <table><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table>	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO

Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.

Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga.

Comentario ANTP:

De acuerdo al análisis de las longitudes de tramos carreteros considerados en las autorizaciones especiales para la conectividad, mismo que fue entregado oportunamente a la Dirección General de Autotransporte Federal de la SCT el día 9 de mayo de 2014, se observa que las longitudes de los tramos tipo “B”, superan los 50 Km y llegan hasta los 252 Km por lo que se propone adecuar la fracción II, así como el último párrafo de dicha fracción, respecto a la corresponsabilidad que solamente se aplique al usuario cuando el servicio se realice en Carro por Entero. (Se anexa acuse de recibo)

TOTAL TRAMOS CARRETEROS CON PERMISOS DE CONECTIVIDAD						
Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	NIVEL DE USO	PRIORIDAD PARA MODERNIZAR
Caborca - Sonoyta	2	149	ET	B	3389	1
El Solito - San Luis Río Colorado	2	120	ET	B	3389	1
Sonoyta - El Solito	2	80	ET	B	3389	1
Ent. (Autopista México-Puebla) - Ocototxo (Directo)	117D	35	ET	ET	170	3
Tampico - El Alazán	180	151	ET	B	199	3
Tuxpan - Tampico	180	189	ET	B	199	3
Escárcega - Chetumal	186	273	ET	B	25	5
Las Cruces - Ocozocuautla	190	70	ET	B	157	3
Ent. Mahahual - Tulum	307	161	ET	C	25	5
Ent. Totomoxtle - Poza Rica	180	34	ET	C	102	3
Totomoxtle-Laguna Verde	180	161	ET2	C	59	4
SUBTOTAL ET		1,423			11,103	
PROMEDIO		129				

RESPUESTA

La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%).

Asimismo, se eliminará la solicitud de inviabilidad económica. Y se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen técnico, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

En relación con la corresponsabilidad es importante señalar que el Proyecto de Norma establece, en los casos de conectividad, que los usuarios del autotransporte serán responsables de los daños, cuando contraten carro por entero y en los casos de embarques de menos de carro por entero, las responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada. Esto es sin menoscabo a lo señalado en el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	NIVEL DE USO	PRIORIDAD PARA MODERNIZAR
Tulancingo - Poza Rica	130	115050	A	B	50	4
Tehuatlán - Cañada Rica	130	16	A	B	82	4
Cañada Rica - Tuxpan	130	18	A	NC	82	4
Acayucan - Ent. La Tinaja - Cosoloaque	185	5	A	B	167	3
Cosoloaque - Ent. Autop. La Tinaja - Cosoloaque	185	5	A	B	31	5
Ent. Salto del Agua - Escárcega	186	246	A	B	58	4
El Salto del Agua - Ent. Emiliano Zapata	186	30	A	B	58	4
Catazajá - Francisco Escárcega	186	190	A	B	58	4
Ent. La Tinaja - Tuxtepec	145	79	A	B	87	4
La Mira - Zihuatanejo	200	123	A	D	3	5
México - La Marquesa Libre	15	34	A	B	30	5
Poza Rica - Xicotepec	130	80	A	B	30	5
Acapulco-Lázaro Cárdenas	200	239	A2	D	150	3
Fco. Escarcega-Champoton	261	85	A2	B	59	4
Pachuca-Tulancingo	130	54	A2	ET	144	4
SUBTOTAL A		1,353			1,089	

NC-No Considerada

PROMEDIO

20

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	NIVEL DE USO	PRIORIDAD PARA MODERNIZAR	
Janos, Chih. - El Valle, Chih.	2	91	B	B	1540	1	
El Valle, Chih. - Agua Prieta, Son.	2	80	B	B	1543	1	
Ascensión, Chih. - Cd. Juárez, Chih.	2	1499	B	B	85	4	
Sonoita - Puerto Peñasco	8	100	B	NC	580	2	
El Sueco, Chih. - Buenaventura, Chih.	10	114	B	B	775	2	
Buenaventura, Chih. - Janos, Chih.	10	136	B	B	775	2	
Agua Prieta, Son. - Cananea, Son.	15	84	B	B	1032	1	
Cananea, Son. - Imuris, Son.	15	84	B	B	1543	1	
Toluca - Ent. Valle de Bravo	15	56	B4	NC	50	4	
Allende - Cd. Acuña	29	109	B	ET	3	5	
Carapan - Zacapu	31	31	B	NC	3	5	
La Barca - Sta. Rosa	35	79	B2	NC	87	4	
La Barca - Ocotlán	35	30	B	NC	87	4	
Vista Hermosa - Zamora	35	44	B	NC	32	5	
Ent. La Cuchilla - San Pedro de las Colonias	43	19	B	NC	165	3	
San Luis Potosí - Entronque Arcinas	49	163	B	ET	448	3	
San Miguel de Allende - Dolores Hidalgo	51	38	B	D	3	5	
Cd. Valles - Tampico	70	137	B	NC	85	4	
Tampico - Ent. Antonio J. Bermúdez	70	36	B	NC	59	4	
Lagos de Moreno, Jal - Villa de Arriaga, SLP	80	94	B	ET	57	4	
Lagos de Moreno - Ojuelos	80	71	B	ET	57	4	
La Piedad, Mich - Pénjamo, Gto.	90	38	B	ET	322	3	
Nautla - Tlapacoyan	129	60	B	NC	59	4	
Pénjamo, Gto. - Irapuato, Gto.	90	51	B	ET	322	3	
Poza Rica - Ent. Tihuatlán	130	20	B	ET	50	4	
Ocotoxco - Ent. Santorum	136	42	B	B	170	3	
Texcoco - Ocotoxco	136	89	B	B	170	3	

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	NIVEL DE USO	PRIORIDAD PARA MODERNIZAR	
Zacatepec - Tequexquiltla	136	14	B	B	59	4	
Acatzingo - Zacatepec	140	52	B	NC	59	4	
San Salvador el seco - Zacatepec	140	25	B	B	30	5	
Ecatepec (Vía López Portillo) - Texcoco	142	29	B	ET	50	4	
Cosoleacaque - Acayucan	185	30	B	NC	32	5	
Coatzacoalcos - Acayucan	185	60	B	NC	60	4	
Ocozocuautila - Tuxtla Gutiérrez	190	37	B	ET	701	2	
Atlixco - Acatlán de Osorio, Pue.	190	123	B	C	30	5	
San Cristobal de Las Casas - La Trinitaria	190	109	B	C	367	3	
Puebla - Chipilo	190	12	B	C	90	4	
Chipilo - Izúcar de Matamoros	190	54	B	C	90	4	
Izúcar de Matamoros - Ent. Ahuhueta	190	47	B	NC	90	4	
Punta Chivo - Salina Cruz	200	9	B	NC	3	5	
Huixtla - Cd. Cuauhtémoc	211	126	B	NC	148	3	
Cuauhtémoc - Chihuahua	16	130	B	NC	99	4	
Guadalajara - Ixtlahuacán el Río	25	50	B2	NC	87	4	
Zapotlanejo - Atotonilco	90	60	B2	NC	87	4	
León - San Francisco del Rincón	S/N	20	B	NC	162	3	
Sombrerete - Ent. La Chicharrona	45	99	B	D	171	3	
Guadalupe Aguilera-Santiago Papasquiaro	23	118	B	D	85	4	
Ent. Columbus-Janos	2	88	B	B	85	4	
Acapulco-San Pedro Pochutla	200	252	B2	NC	150	3	
Apizaco-Perote-Xalapa	140	156	B2	NC	150	3	
Ent. Huizache - Antiguo Morelos	80	198.9	B	B	85	4	
Ent. Jantetelco-Autopista (Cuautla-La Pera)	160	20	B	ET	150	3	
Portezuelo-Palmillas	45	89	B2	B	144	3	
Salina Cruz-Ent. La Ventosa	185	63	B2	NC	144	3	
Parral-Jiménez	45	76.5	B2	NC	144	3	
Iguala-Teloloapan	51	65	B	NC	144	3	
Ent. La Ventosa-Juchitan de Zaragoza	185	16	B	NC	144	3	
Cd. Valles-Tamuín	70	30	B	NC	144	3	
SUBTOTAL B		4,255			14,230		
NC-No Considerada							
PROMEDIO		73					

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA

(Continúa en la Cuarta Sección)

CUARTA SECCION

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

(Viene de la Tercera Sección)

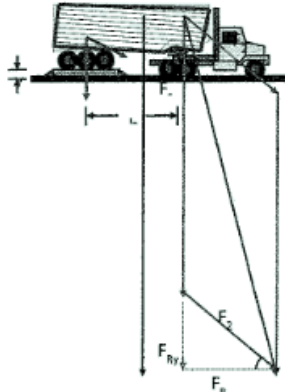
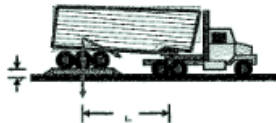
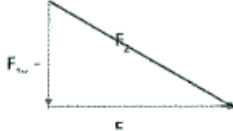
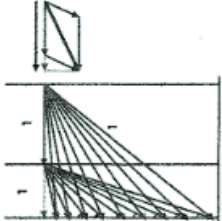
PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	NIVEL DE USO	PRIORIDAD PARA MODERNIZAR	
Ent. Valle de Bravo - Plan Cutzamala	15	56	D	NC	50	4	
Ent. Ahuehuetlla - Tlapa de Comonfort	93	126	D	NC	30	5	
Francisco I Madero - Tehuacán	150	8	D	NC	232	3	
Tempoal - Huejutla	105	47	D	NC	29	5	
Huejutla - Tlanchinol	105	51	D	NC	30	5	
Huejutla - Atlapexco	105	21	D	NC	30	5	
Chignahuapan - Zacatlán	119	16	D	NC	30	5	
Tequexquitta - Libres	129	20	D	NC	59	4	
Amozoc- Acajete	129	15	D	NC	30	5	
Zacatepec - Oriental	129	16	SC	NC	30		
Oriental - Libres	129	13	D	NC	30	5	
Atlatonga - Jalacingo	131	27	D	NC	30	5	
Santa Cruz - Tuxtepec	175	15	D	B	211	3	
Ent. Casamaloapan - Ent. (Autop. La Tinaja - Cosoloacaque) - Tlacotalpan, Ver.	175	45	D	NC	30	5	
Tlacotalpan - Ent. Buenavista, Ver. (Puente Tlacotalpan)	175	18	D	NC	30	5	
Tuxtepec - Valle Nacional	175	39	D		30	5	
Cardenas-Paraiso	187	57	D	NC	144	4	
Cárdenas - Chontalpa	187	42	D	NC	59	4	
Ent. San Andrés De Atotonilco-Santiago Papasquiaro	23	10	D	D	85	4	
Santiago Papasquiaro-Guadalupe Aguilera	23	118	D	D	85	4	
Guadalupe Aguilera-Durango	45	55	D	D	85	4	
Chilpancingo - Chilapa	93	180	D	NC	150	3	
Ent. Ahuehuetlla-Tlapa de Comonfort	93	180	D	NC	150	3	
Chetumal-Merida	293	100	D	NC	150	3	
Tulum-Valladolid	180	254	D	NC	150	3	
Cardenas-Paraiso	187	57	D	NC	144	3	
Dolores Hidalgo-Ent. (México-Querétaro (Directo))	110	40	D	NC	144	3	
Ent. Valle de Bravo-Zitacuaro	15	40	D	NC	144	3	
SUBTOTAL D		1,668			2,356		
NC-No Considerada							
PROMEDIO		73					

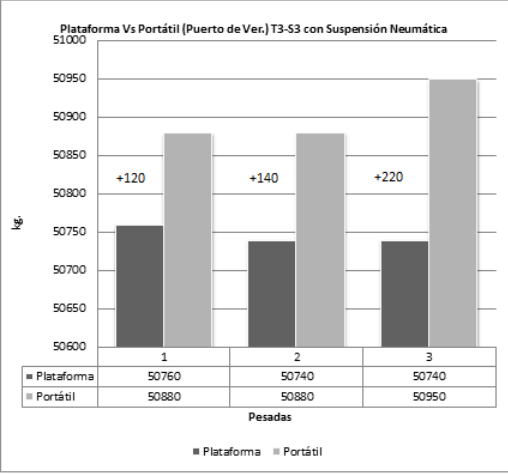
PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA																																	
<table><tr><td>PERMISOS CONECTIVIDAD TOTALES</td><td rowspan="9"></td><td colspan="2">67,158</td><td>PROMEDIO DE LONGITUD DE TRAMOS AUTORIZADOS</td></tr><tr><td>Tramo Autorizado</td><td>Longitud (Km)</td><td>%</td><td>Longitud (Km)</td></tr><tr><td>SUBTOTAL ET</td><td>1,423</td><td>14.2%</td><td>129</td></tr><tr><td>SUBTOTAL A</td><td>1,353</td><td>13.5%</td><td>90</td></tr><tr><td>SUBTOTAL B</td><td>4,255</td><td>42.5%</td><td>73</td></tr><tr><td>SUBTOTAL C</td><td>1,310</td><td>13.1%</td><td>48.5</td></tr><tr><td>SUBTOTAL D</td><td>1,668</td><td>16.7%</td><td>60</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>10,009</td><td>100%</td><td>72</td></tr></table>				PERMISOS CONECTIVIDAD TOTALES		67,158		PROMEDIO DE LONGITUD DE TRAMOS AUTORIZADOS	Tramo Autorizado	Longitud (Km)	%	Longitud (Km)	SUBTOTAL ET	1,423	14.2%	129	SUBTOTAL A	1,353	13.5%	90	SUBTOTAL B	4,255	42.5%	73	SUBTOTAL C	1,310	13.1%	48.5	SUBTOTAL D	1,668	16.7%	60	TOTAL	10,009	100%	72	
PERMISOS CONECTIVIDAD TOTALES		67,158		PROMEDIO DE LONGITUD DE TRAMOS AUTORIZADOS																																	
Tramo Autorizado		Longitud (Km)	%	Longitud (Km)																																	
SUBTOTAL ET		1,423	14.2%	129																																	
SUBTOTAL A		1,353	13.5%	90																																	
SUBTOTAL B		4,255	42.5%	73																																	
SUBTOTAL C		1,310	13.1%	48.5																																	
SUBTOTAL D		1,668	16.7%	60																																	
TOTAL		10,009	100%	72																																	
Propuesta ANTP: 6.4.1.1 ... II. Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad y se permitirá la circulación de los vehículos provenientes de un camino tipo “ET” o “A” con las especificaciones de peso y dimensiones correspondientes a estos, en uno de menor clasificación en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 150 Km. En casos justificados la Secretaría podrá autorizar longitudes superiores a los 150 Km. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, declarando en la carta de porte en carro por entero. Comentario ANTP: La Comisión Federal de Competencia Económica, en su opinión institucional del 1 de julio del 2014 página 5/8, en sus comentarios sobre el tema de autorización especial, cuestiona la falta de criterios objetivos para determinar la inviabilidad económica como un elemento de discrecionalidad por lo que se propone se eliminen. La cita textual de la COFECE es la siguiente: <i>Estas disposiciones establecen que se podrá obtener una autorización especial para utilizar un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de una planta productora o centros de producción. Para ello, entre otros, deberá demostrarse que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad.</i> <i>Al respecto, el anteproyecto no establece los criterios que se utilizarían para determinar, por ejemplo, cuándo existe “inviabilidad técnica y económica”. Por ello, se sugiere que los criterios para obtener la autorización especial sean objetivos, a fin de evitar que la autoridad tome decisiones discrecionales que puedan implicar un trato discriminatorio entre el mismo tipo de configuraciones de vehículos de carga y, principalmente, que haya predictibilidad para los agentes económicos sobre la toma de decisiones públicas de tal importancia.</i>																																					

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
II. ... a) Demostrar que no existen rutas alternas;	
Comentario ANTP. Por un principio elemental de simplificación administrativa y certeza jurídica y dada la existencia de una ley específica en la materia que otorga la afirmativa ficta a favor del solicitante, se considera que la resolución deber ser en sentido afirmativo. Así lo sustentan las tesis del Tribunal Federal de Justicia Fiscal Administrativa y Tribunal Colegiado de Circuito siguientes: R.T.F.J.F.A Séptima época. Año IV. No. 31. Febrero 2014. P. 470.- Séptima época. Afirma ficta.- Opera en términos del Artículo 9 de la Ley de caminos, puentes y autotransporte federal, si no hay resolución o notificación dentro del plazo establecido para el interesado. El numeral 9 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sea la que la respuesta a los permisos solicitados por un gobernado, en términos de la ley, debe emitirse la resolución correspondiente, en un plazo que no exceda de treinta das naturales, contado a partir de aquel en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de cuarenta y cinco das naturales; por ende, transcurridos dichos plazos si no se ha emitido y notificado la resolución respectiva, se entenderá resulta en sentido favorable, generándose con ello la figura jurídica de la afirmativa o positiva ficta. Juicio Contencioso Administrativo Nm. 190/13/TSA-2.- Expediente de origen Numero. 8061/11-06-01-2.- Resuelto por la Tercera Sala Auxiliar del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, el 17 de septiembre de 2013, por unanimidad de votos.- Magistrado Instructor: Rubén Rocha Rivera.- Secretario: Mtro. Mario Rodríguez Tribunal Colegiado de Circuito 10a. Época; T.C.C: Seminario Judicial de la Federación I. 1o.A.72 (10a.) Viernes 16 de Mayo de 2014. “AFIRMATIVA FICTA”. PARA SU PLENA EFICACIA FRENE A LA AUTORIDAD QUE OMITÓ DAR RESPUESTA EXPRESA A LA PETICIÓN, NO SE REQUIERE LA CERTIFICACIÓN PREVISTA EN EL ARTÍCULO 17 DE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO. La citada certificación debe ser emitida por la autoridad a la que se eleva determinada petición a efecto de hacer constar, frente a terceros, que no fue atendida en tiempo y, por tal motivo, se entiende resulta en sentido favorable. Dicha certificación no es necesaria para hacerla valer contra actos que vulneren la respuesta Afirmativa ficta cuando provengan de la autoridad omisa, porque al no tener la calidad de tercero en relación con la solicitud, está en posibilidad de corroborar los hechos en sus propios archivos.”	PROCEDE PARCIALMENTE En relación con el plazo de 30 días, la Secretaría estima que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que deberán realizar las áreas técnicas de la SCT, sobre la información proporcionada por los usuarios. De igual forma y, por cuanto hace a la Negativa Ficta no obliga a establecer un plazo legal para dar respuesta, lo cual es beneficioso para la Administración Pública, ya que de lo contrario podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad, lo que podría incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras; así como dar certeza jurídica a los permisionarios sobre los plazos de resolución, considerando las cargas administrativas que atiende la Dirección General de Autotransporte Federal y su capacidad de atención. Finalmente, en lo relativo a la vigencia que el Proyecto establece de dos años para el permiso de conectividad, el cual resulta menor a 5 años establecidos en la norma vigente para este mismo permiso. En este sentido el cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO. PRECEDENTES: Amparo directo 1190/2013. Mexichem Soluciones Integrales, S.A. de C.V. (antes Amanco México, S.A. de C.V.). 19 de febrero de 2014. Unanimidad de votos. Ponente. Carlos Ronzon Sevilla. Secretaria: Ana Margarita Mejía García. Propuesta ANTP: 6.4.1.1 ... VIII. La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de 30 ~~sesenta~~ días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido afirmativo ~~negativo~~. Comentario ANTP: Considerando que el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 establece que la modernización de los 15 ejes carreteros está programado para ejecutarse en cuatro años se estima congruente fijar el mismo término a las autorizaciones de conectividad. Propuesta ANTP: 6.4.1.1 ... IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de cuatro ~~dos~~ años, a partir de su emisión.	
10.3.11 Las especificaciones de los equipos de medición señaladas en esta Norma, son de tipo general, por lo que no establecen sus características técnicas, Las básculas que se utilicen deberán contar con la autorización de modelo y certificado de calibración vigente. Comentario ANTP: La autorregulación coadyuva al cumplimiento de la normatividad y disminuye la necesidad de que se dediquen personal y fondos público, siempre bajo el monitoreo de la autoridad. Considerando que el pesaje de los camiones se puede realizar en básculas propias de las empresas como lo señala el numeral 4.10. Verificación, Para Vehículos de Carga, punto 2. Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que cuenten dentro de su proceso de embarque con básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones de su propiedad y que dicho proceso, garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la presente Norma en cada embarque transportado por cada tipo de vehículo y camino en donde circulen, debiendo sujetarse a las condiciones siguientes: a) Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, con la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, así como el método de supervisión y control internos que garantizan que todos los embarques cumplen con el peso y dimensiones autorizados para los tipos de camino por donde circulan, el cual podrá ser evaluado, por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad. Dicho proceso debe incluir lo siguiente: i. Expedir un comprobante (ticket) emitido por la báscula, que deberá contener: la razón social de la empresa, la fecha y hora del pesaje, el peso vehicular (Tara), peso vehicular (PBV) y el número de placas que integra la configuración vehicular.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique. La Secretaría no establecerá una tolerancia, considerando que las básculas por Ley deben cumplir con las tolerancias establecidas en la norma aplicable.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
ii. Documento anexo donde se señale la ruta y tipo de caminos a utilizar, marca de la báscula, la fecha y número de la última calibración efectuada por la autoridad competente, así como las dimensiones máximas de la unidad vehicular utilizada. b) Las básculas deberán ser del tipo electrónico con impresora integrada y contar con las siguientes dimensiones para pesar las configuraciones vehiculares que se describen: i. Camiones unitarios y tractocamiones con semirremolque, la plataforma debe ser de: ancho no menor de 2.80 m y largo no menor de 23.0 m. ii. Las configuraciones vehiculares mayores de 23.0, podrán ser pesadas parcialmente, siempre y cuando se garantice que la medición del peso obtenido se realice con equipos certificados. En diversas pruebas de campo que se han efectuado con la DGAF-SCT, el CENAM y empresas de ANTP se ha detectado que las básculas de pesaje por ejes de medición al peso (dinámicas), presentan un resultado en el pesaje superior al pesaje de las básculas camioneras de las empresas, hasta de 2 o 3 ton. por encima de una báscula camionera, esto debido a que las básculas de pesaje por ejes no se instalan adecuadamente formando componentes de distorsión en las fuerzas del pesaje, lo que arroja resultados inconsistentes por lo que se requiere fijar una tolerancia, como lo podemos observar en el siguiente diagrama: COMO PODEMOS ASEGURAR QUE LAS NUESTRAS UNIDADES ESTÉN BIEN PESADAS? 1.- Contar con equipo de medición adecuado (Básculas que puedan medir de preferencia las unidades completas) El pesar una unidad por separado puede causar error en la indicación	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Análisis de fuerzas  Donde F_2 - Es la fuerza que tira hacia un lado F_{Rx} - Es la componente en el eje de las x de la resultante $F_{1y} - F_{Ry}$ - Incremento en la lectura en la báscula h - Es la distancia entre ejes X - Es la altura de la báscula Si F_{1y} es la fuerza que debe leer la báscula, la F_2 tiende a crecer mientras más pequeño Análisis de fuerzas   $\text{sen } \theta = \left(\frac{h}{X} \right)$ $F_2 = \frac{F_{1y} - F_{Ry}}{\text{sen } \theta}$  Si F_{1y} es la fuerza que debe leer la báscula, la F_2 tiende a crecer mientras más pequeño sea el ángulo θ	

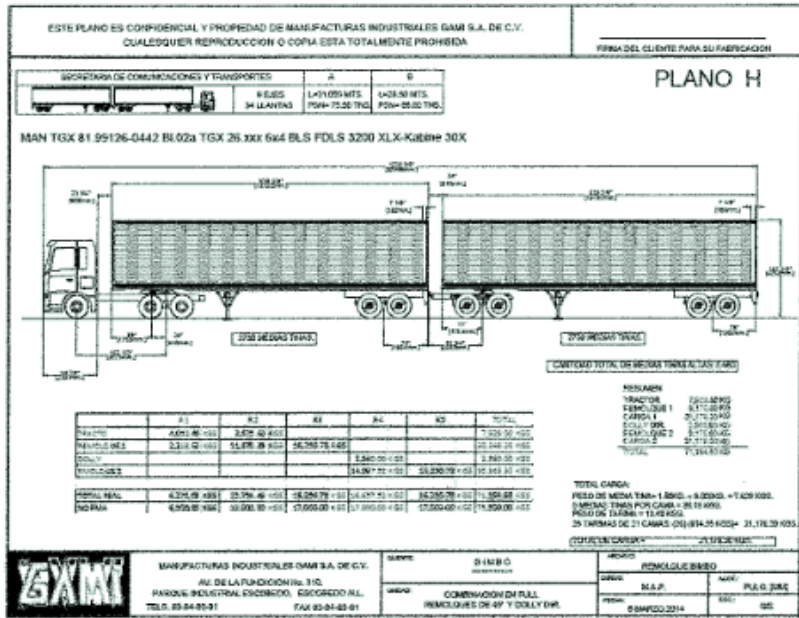
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
 10.3.12 En la verificación del peso que se realice con básculas de pesaje por ejes o conjunto de ejes, se permitirá una tolerancia de hasta el 5% respecto de los pesajes realizados en básculas de plataforma. Para determinar lo anterior, se comparará el dictamen de verificación del peso contra el comprobante o ticket del pesaje realizado en la báscula de plataforma. Los instrumentos de medición deberán contar con su respectiva verificación y calibración en los términos de la ley de la materia.	
Comentario ANTP: Con la especificación que se encuentra vigente desde el 1º de junio del 2008 en cuanto a que "...no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13.70 m..." diversas empresas asociadas a la ANTP, han adquirido semirremolques o remolques de longitud de 13.70 m (45') para el acoplamiento en la configuración T3-S2-R4, sin que rebase la longitud máxima de 31.00 m que autoriza la NOM-012 en carreteras tipo "ET" y "A". Asimismo, los semirremolques o remolques que se usan en la configuración T3-S2-R4, cumple con las especificaciones de la Norma Oficial Mexicana de Fabricación NOM-035-	PROCEDE PARCIALMENTE El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R. El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies (12.19 m) de longitud (combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies (12.81 m), en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
SCT-2010 Remolque y semirremolques – Especificación de seguridad y método de prueba, Publicaron en Diarios Oficial de la Federación el 30 de septiembre 2010. El diseño estructural de los elementos de los semirremolques o remolques, como el plato de enganche, está diseñado para soportar la carga vertical del 47% del Peso Bruto Vehicular de diseño con un factor de seguridad de 3.5, y una capacidad de arrastre del doble del Peso Bruto Vehicular. Los patines con capacidad estática 63,500 kg. Operando por un reductor de dos velocidades de tal forma que el remolque pueda ser levantado a pie de carga con un par de 143 N-m. El sistema de frenos cumple con el artículo 4.1.5 de la Norma-035-SCT-2-2010, incluyendo sistema de antibloqueo para frenos (ABS), con líneas portadoras de datos (PLC) con sensores en mínimo un eje. El sistema cuenta con una lámpara indicadora en color ámbar con las letras ABS que enciende cuando existe alguna falla en el sistema electrónico. Cuenta también con un sistema de iluminación con lámparas de LED de acuerdo al reglamento de tránsito de carreteras y puentes de Jurisdicción Federal. Además, los semirremolques se cromatizan con cinta reflejante rojo y blanco a todo lo largo del costado lateral del semirremolque y en todo el contorno de la parte posterior, y en su defensa trasera, así como banderolas color naranja que delimitan la distancia. Los ganchos de tirón y sus placas de sujeción cuenta con una capacidad mayor a 45,000 kg cada gancho y una placa diseñada para soportar un momento de 38,100 kg-m aplicando horizontalmente en los ganchos así como de 50,400kg-m aplicado verticalmente sobre los ganchos. La defensa trasera con dimensiones y capacidad de acuerdo al numeral 4.5 de NOM 035-SCT-2-2010. El convertidor (Dolly) cuenta con doble lanza con un bastidor que tiene una resistencia estructural que permite soportar un momento horizontal de 38,100kg-m y un momento vertical de 50,400 kg-m ensamblando a través de remaches estructurales Huck. Los ojillos y la quinta rueda tiene una capacidad mínima de arrastre de 40,000 kg. Las cadenas de seguridad de acero G100 de 5/8" que cumplen con los lineamientos de la NOM035-SCT-2-2010.	circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Para optimizar la longitud de los 31.00 m con las nuevas tecnologías de tractocamiones, semirremolques y sistema de acoplamiento, se han buscado tractores cabover (chatos) que por su diseño optimizan la visibilidad, así como la ergonomía del conductor. En el mismo diseño de Full se utiliza un acoplador de doble lanza o Dolly direccional de doble ojillo y eje trasero autodireccional para maximizar las operaciones en cuanto la seguridad se refiere. Va que con este sistema el factor de zigzag se elimina (efecto latigazo), así como el sistema de frenado es uniforme e inclusive facilitando las operaciones de reversa. El convertidor de doble lanza (Dolly), que se usa para el acoplamiento de los dos semirremolques de 12.80m y 13.70m en el full; presenta una capacidad de carga de los ejes se adecuadas para operar con máximo PBV que autorizan el proyecto de NOM-012. El radio de giro de acuerdo a la norma SAE J695 (turning Ability and off Tracting) cumple para los giros de 90° sin que se golpee un semirremolque con el otro, como se observa en el diagrama siguiente:	No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. No obstante, en el Proyecto de Norma, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 12,81 m. exclusivamente cuando circulen en caminos tipo “ET”, “A” y en caminos tipo “B” donde deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación. Se incluye en el Proyecto de Norma, la disposición siguiente: Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla “C-2”, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo “ET” y “A”; para circular por caminos tipo “B” deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.

PROMOVENTE / COMENTARIO

RESPUESTA



Como se puede observar las tecnologías disponibles de tractocamiones, semirremolques y sistemas de acoplamiento (Dolly's), no son una limitante para cumplir con la longitud máxima de 31.00 m que se autoriza para los configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo "ET" y "A", además de que proporciona mayor seguridad en tránsito vial, evitando el efecto latigazo y un radio de giro que se acopla a los grados de curvatura de las carreteras tipo "ET", "A", además de que proporciona mayor seguridad en tránsito vial, evitando el efecto latigazo y por lo cual se solicita se cambie la especificación que señal el proyecto de NOM-012-SCT-2-2014, en los siguientes numerales:

Propuesta ANTP:

6.2.1.4 ...

...

...

Para los tractocamiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 13.70 m. ~~42.10 m.~~ y circulen en caminos "ET" y "A". ...

Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m.

No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m.

En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas.

Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente:

6.2.1.5 El largo total máximo autorizado para la configuración tractocamiión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C-2" de esta Norma.

Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.2.1.5 ... Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 13,70 m. ~~12,19 m.~~ 6.2.1.6.4 ... con longitudes mayores a 13,70 m. ~~12,19 m.~~ 6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m..."	6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies). Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma. Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un período de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>
13. Transitorios. Comentario ANTP. Dada la complejidad de la norma es conveniente se prevea un plazo mayor para su debida implementación. PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 180 ~~60~~ días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. Comentario ANTP. Es necesario llevar a cabo un ejercicio de evaluación de la Norma que permita mejorar o corregir su aplicación durante su vigencia.	NO PROCEDENTE Se mantiene en el Proyecto de Norma el plazo mínimo de 60 días que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, para su entrada en vigor.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
SEGUNDO.- La presente Norma se evaluará por parte del Comité Consultivo Nacional de Normalización, y sus resultados se presentarán a los tres años de su entrada en vigor. ~~Una vez que entre en vigor la presente Norma Oficial Mexicana, se cancelarán la "Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 2008; la "Aclaración a los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de noviembre de 2008; el "Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de abril de 2012; y por último el "Aviso por medio del cual se prorroga, por un plazo de seis meses, la vigencia del Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008; mismo que fue publicado el 30 de abril de 2012", el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 2012.~~	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluye en el Proyecto de Norma, como un tercero transitorio. TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.
Comentario ANTP. Es prioritario dar certeza y continuidad a las autorizaciones de conectividad otorgadas durante la presente norma a efecto de que permanezca su vigencia hasta en tanto desaparezca su objeto. TERCERO.- Las autorizaciones especiales de conectividad, otorgadas al amparo de la NOM-012-SCT-2-2008, continuarán vigentes a la entrada en vigor de la presente Norma, hasta en tanto se modernicen o reclasifiquen los tramos carreteros que las motivaron.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluirá un Transitorio que señale que las Autorizaciones Especiales por caso de conectividad, emitidas conforme a la NOM-012-SCT-2-2008, publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 1 de abril de 2008, continuarán vigentes hasta el término de su vigencia plasmada en dicha Autorización. Las cuales deberán ser publicadas en la página de internet de la Secretaría.
Confederación Nacional de Cámaras Industriales (CONCAMIN) PROY NOM-012-SCT (DICE) Nota de embarque: Comprobante Fiscal Digital por internet o factura electrónica o comprobante impreso expedido por el propietario de la mercancías o el expedidor con el que se acredita el transporte de dichas mercancías en el que se deberá especificar lugar, fecha de expedición, origen y destino que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y de la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que deberá especificar, lugar y fecha de expedición, así como lugar de origen y destino final. PROPUESTA (DEBE DECIR) Nota de embarque: Comprobante impreso expedido por el propietario de la mercancía o el expedidor con el que se acredita el transporte de dichas mercancías en el que se deberá especificar lugar, fecha de expedición, origen y destino. Justificación. La Miscelánea Fiscal Regla 1.2.7.1.23 lo establece como facultad potestativa, además, al ser un transporte privado solo es necesario documentar con la nota de embarque.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>Nota de embarque.- Impresión del comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PROPUESTA (DEBE DECIR) Centro Logístico o de Distribución.- espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir mercancías.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i>
PROPUESTA (DEBE DECIR) Vehículo Vocacional.- Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como, revolvedoras, bomba inyectora, transporte de concreto premezclado.,	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>Vehículo vocacional. Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como: revolvedoras para el transporte de concreto premezclado y bomba inyectora.</i>
PROY NOM-012-SCT (DICE) Tabla 5.2.2... PROPUESTA (DEBE DECIR) Tabla 5.2.2... 5.2.2.1 Se autoriza la configuración del vehículo vocacional C-4 (con entre diez y doce llantas) y deberá contar con al menos dos ejes direccionales. Justificación Eliminar de la tabla el C-4 y pasar su especificación al numeral 5.2.2.1	PROCEDE PARCIALMENTE Los vehículos tipo revolvedora se les denomina vocacionales, porque son equipos de autotransporte que se arman, construyen o fabrican exclusivamente para el traslado de productos específicos, lo que significa que los ejes, llantas, suspensión, transmisión y ejes tractivos y direccional, son ensamblados desde fábrica para este tipo de actividad. En el caso de los vehículos que no son vocacionales como los: autotanques, cajas secas o refrigeradas, volteos o plataformas, el recipiente se instala en vehículos de línea que no presentan este tipo de componentes especiales. Es importante mencionar que la Secretaría estima que una concentración máxima de 9,00 t. a los vehículos de ejes, en sus ejes direccionales no representaría una carga adicional para las carreteras y puentes, toda vez que éstos vehículos no transitan de forma regular en las carreteras y sólo lo hacen cuando se encuentra en desarrollo una construcción y en distancias cortas. Es importante señalar que se considerará la inclusión de vehículos vocacionales de tres ejes, sujetos al cumplimiento de determinadas especificaciones. La circulación de este tipo de vehículos en carreteras federales estará sujeta a un registro de sus operaciones para cada obra o construcción donde se requieran. Lo que permitirá a la Secretaría conocer las rutas donde están operando y la frecuencia de los viajes realizados. Lo cual también facilitará su supervisión por parte de las instancias competentes.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PROY NOM-012-SCT (DICE) 5.2.5 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares especiales en mancuernas y tricuernas para el traslado de unidades motrices nuevas de Mancuernas hasta Pentacuernas vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal. PROPUESTA (DEBE DECIR) 5.2.5 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares especiales para el traslado de unidades motrices nuevas de Mancuernas hasta Pentacuernas. Justificación Actualmente ya están permitidas, lo que ayuda a reducir costos en los referidos traslados.	PROCEDE PARCIALMENTE Una vez realizada la revisión del sistema de enganche, así como de las medidas que aplican las empresas trasladistas de vehículos nuevos, se permitirá la circulación de las configuraciones de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, sólo por caminos tipo "ET" y "A". En efecto, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET", "A" y "B", sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo "C" y "D". Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo "ET" y "A", sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET" y "A" no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.1.1.1.2 Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 7.5 t. a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.1.1.1.2 Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 9.0 t. por eje a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A. Justificación. Se solicita el incremento en el peso del eje delantero, por la adopción de nuevas tecnologías para los motores a diésel, con los sistemas de post-tratamiento y cuidado al medio ambiente, tanques de combustible, etc. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.1.1.1.3 Asimismo, la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado en la tabla "B".	PROCEDE PARCIALMENTE Los vehículos tipo revolvedora se les denomina vocacionales, porque son equipos de autotransporte que se arman, construyen o fabrican exclusivamente para el traslado de productos específicos, lo que significa que los ejes, llantas, suspensión, transmisión y ejes tractivos y direccional, son ensamblados desde fábrica para este tipo de actividad. En el caso de los vehículos que no son vocacionales como los: autotanques, cajas secas o refrigeradas, volteos o plataformas, el recipiente se instala en vehículos de línea que no presentan este tipo de componentes especiales. Es importante mencionar que la Secretaría estima que una concentración máxima de 9,00 t. a los vehículos de ejes, en sus ejes direccionales no representaría una carga adicional para las carreteras y puentes, toda vez que éstos vehículos no transitan de forma regular en las carreteras y sólo lo hacen cuando se encuentra en desarrollo una construcción y en distancias cortas. Es importante señalar que se considerará la inclusión de vehículos vocacionales de tres ejes, sujetos al cumplimiento de determinadas especificaciones. La circulación de este tipo de vehículos en carreteras federales estará sujeta a un registro de sus operaciones para cada obra o construcción donde se requieran. Lo que permitirá a la Secretaría conocer las rutas donde están operando y la frecuencia de los viajes realizados. Lo cual también facilitará su supervisión por parte de las instancias competentes.

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", como sigue considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente. TABLA B PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHICULO Y CAMINO							PROCEDE PARCIALMENTE Considerando que se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Respecto a los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2 para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo "B", ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad.
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	NUM. EJES	NUM. LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				
			ET y A	B	C	D	
B2	2	6	17,5	16,5	14,5	13,0	
B3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0	
B3	3	10	24,5	23,0	20,0	18,5	
B4	4	10	27,0	25,0	22,5	21,0	
C2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0	
C3	3	8	24,5	19,0	17,0	16,0	
C3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5	
C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA	
C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA	
C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA	
C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA	
T2-S1	3	10	30,0	26,0	22,5	NA	
T2-S2	4	14	38,0	31,5	28,0	NA	
T3-S2	5	18	46,5	38,0	33,5	NA	
T3-S3	6	22	54,0	45,5	40,0	NA	
T2-S3	5	18	45,5	39,0	34,5	NA	
T3-S1	4	14	38,5	32,5	28,0	NA	
T2-S1-R2	5	18	47,5	NA	NA	NA	
T2-S1-R3	6	22	54,5	NA	NA	NA	
T2-S2-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA	
T3-S1-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA	
T3-S1-R3	7	26	60,5	NA	NA	NA	
T3-S2-R2	7	26	60,5	NA	NA	NA	
T3-S2-R4	9	34	66,5	NA	NA	NA	
T3-S2-R3	8	30	63,0	NA	NA	NA	
T3-S3-S2	8	30	60,0	NA	NA	NA	
T2-S2-S2	6	22	51,5	NA	NA	NA	
T3-S2-S2	7	26	58,5	NA	NA	NA	

PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA			
PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.1.2.1 ... El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", como sigue considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente.							
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	NUM. EJES	NUM. LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				
			ET y A	B	C	D	
B2	2	6	17,5	16,5	14,5	13,0	
B3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0	
B3	3	10	24,5	23,0	20,0	18,5	
B4	4	10	27,0	25,0	22,5	21,0	
C2	2	6	17,0	16,5	14,5	13,0	
C3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0	
C3	3	10	24,5	23,0	20,0	18,5	
C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA	
C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA	
C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA	
C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA	
T2-S1	3	10	27,5	26,0	22,5	NA	
T2-S2	4	14	34,5	31,5	28,0	NA	
T3-S2	5	18	41,5	38,0	33,5	NA	
T3-S3	6	22	48,0	45,5	40,0	NA	
T2-S3	5	18	41,0	39,0	34,5	NA	
T3-S1	4	14	34,5	32,5	28,0	NA	
T2-S1-R2	5	18	47,5	45,0	NA	NA	
T2-S1-R3	6	22	54,5	50,5	NA	NA	
T2-S2-R2	6	22	54,5	50,5	NA	NA	

PROMOVENTE / COMENTARIO								RESPUESTA
T3-S1-R2	6	22	54,5	51,5	NA	NA		
T3-S1-R3	7	26	60,5	57,5	NA	NA		
T3-S2-R2	7	26	60,5	57,5	NA	NA		
T3-S2-R4	9	34	66,5	66,0	NA	NA		
T3-S2-R3	8	30	63,0	62,5	NA	NA		
T3-S3-S2	8	30	60,0	60,0	NA	NA		
T2-S2-S2	6	22	51,5	46,5	NA	NA		
T3-S2-S2	7	26	58,5	53,0	NA	NA		
NA- No Autorizado Las configuraciones tractocamión doble articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET, A y B". Justificación. La propuesta es que se mantenga la tabla actual, además de evitar que transiten vehículos con peso adicional a los de diseño evitando así un riesgo de falla de los vehículos.								
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S) todas las configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y o cuando cumplan cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para todas las configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga siempre y cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", o cuando circulen en alguno de los supuestos de conectividad en caminos de menor clasificación (establecidos en el numeral 6.4.1.1) al ser incluyentes el incremento del peso bruto vehicular con sus dimensiones y la autorización especial de conectividad. Lo anterior, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes... Justificación. Consideramos que el numeral debe incluir a todas las configuraciones vehiculares, tal y como se considera actualmente en la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, y actualizar la potencia (hp mínimo) en el C" a 190 hp. No consideramos que exista una justificación válida para que se reduzcan las medidas de seguridad en los vehículos que cumplan con las condiciones establecidas en el numeral citado.								PROCEDE PARCIALMENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados. Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente; y por consiguiente no se requiere actualizar la potencia (HP mínimo) en el C-2. Respecto a que los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31.00 m y 28.50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques a 12.19 m. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31.00 m y 28.50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques mayores a 13.70 m. Justificación. De acuerdo con lo establecido en normas anteriores la longitud máxima de los semirremolques en configuraciones doblemente articuladas permitida en la NOM-012-SCT-2-1995 era de 12.80 metros de acuerdo con el numeral 5.2.1.6 segundo párrafo, en tanto que la permitida en la NOM-012-SCT-2-2008 es de 13.70 metros de acuerdo con el numeral 6.2.1.6.1. La variación en longitud a la baja atenta contra el estado de derecho y corteza jurídica de las empresas que, cumpliendo con la legislación vigente en su momento, adquirieron semirremolques de longitudes legales para transitar en configuraciones doblemente articuladas.	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para tractocamión doblemente articulado se podrán utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81 m.), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; y se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coqueo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>6.2.1.5 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 "C-2" de esta Norma.</i> <i>Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).</i> <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i> Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un período de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, se deberán cumplir las condiciones siguientes... PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, centro logístico o de distribución, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes... PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.4.1.1 Fracc. I Presentar exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y, los tramos y distancias requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con hay una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría del área técnica de la DGAF. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.4.1.1 Fracc. I Dependiendo de las características de la carga y su origen o destino, el usuario o en su caso el transportista de carga consolidada deberá Presentar, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, distribución o logístico, debiendo señalar la ruta , los tramos y distancias requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no hay ruta alterna. Esta autorización se emitirá previo dictamen del área técnica de la DGAF. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: I. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.4.1.1 Fracc II inciso b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo “B” previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.4.1.1 Fracc II inciso b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 150km. en caminos tipo “ET y A a B o C” y de “B a C” previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. Justificación ES NECESARIO ACTUALIZAR LA CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS.	PROCEDE PARCIALMENTE El Proyecto de Norma prevé: b) <i>Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.</i> A este respecto, se señala que a partir del análisis realizado por el IMT a la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el periodo 2008 – 2014 por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquellos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor “NO” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor “SI” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir también de la base de datos de esos 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. Tabla 1 <table><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice de dicho Reglamento para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha.	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.4.1.1 Fracc II último párrafo Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario, será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.4.1.1 Fracc II último párrafo Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el autotransportista, serán responsables del carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones establecidos. Así como de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso. Justificación En congruencia con lo dispuesto por el artículo 10 del Reglamento de Pesos y Dimensiones. (Artículo reformado DOF 07-05-1996 19-10-2000).	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.</i>
PROY NOM-012-SCT (DICE) 6.4.1.1 Fracc. IX La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de dos años a partir de su emisión. 6.4.2.2. La vigencia del dictamen del permiso a que se refiere este numeral, será de dos años. PROPUESTA (DEBE DECIR) 6.4.1.1 Fracc. IX La vigencia del permiso a que se refiere este numeral, será por el tiempo necesario en que prevalezcan las condiciones que motivaron el otorgamiento del permiso. 6.4.2.2. La vigencia del permiso a que se refiere este numeral, será por el tiempo necesario en que prevalezcan las condiciones que motivaron el otorgamiento del permiso. Justificación Mientras continúen las condiciones que motivaron la autorización de Conectividad, su vigencia deberá prevalecer.	NO PROCEDENTE En lo relativo a la vigencia que el anteproyecto establece de dos años para el permiso de conectividad, el cual resulta menor a 5 años establecidos en la norma vigente para este mismo permiso. En este sentido el cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento.
PROY NOM-012-SCT (DICE) 13. Transitorios. PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. PROPUESTA (DEBE DECIR) 13. Transitorios. PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 180 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. Justificación Derivado de las múltiples modificaciones de la Norma, es necesario que su entrada en vigor sea por un plazo mayor, o en su defecto, se establezcan plazos en específico para cada capítulo en la medida en que se puedan cumplir cada uno de los requisitos, documentales, técnicos, mecánicos y/o las adecuaciones correspondientes.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.</i> <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m. Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Transportadora Zeta del Noreste y Transportadora Central de Gas. S.A. de C.V. Numeral 6.1.2.1. Último Párrafo: "las Configuraciones Tractocamión doblemente Articulado únicamente podrán circular en caminos tipo "ET" y "A". Numeral 6.2.1.4 penúltimo párrafo: "Las configuraciones Tractocamión Doblemente articulado únicamente podrán circular en Caminos tipo "ET" y A. Comentario. Debido a esta limitante, este tipo de configuraciones vehiculares, no podrían circular por caminos de menor clasificación a los "ET" y "A", sin embargo, la clasificación de las carreteras del País, definida 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 encuentra actualizada, ya que la más reciente actualización a la misma data del 15 de Noviembre de 2006. Se solicita que la clasificación de las carreteras, incluida en el reglamento antes mencionado, sea revisada y actualizada antes que el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 sea publicada como norma, con objeto de garantizar que la aplicación de lo señalado en los párrafos último y penúltimo de los numerales 6.1.2.1. y 6.2.1.4 respectivamente, se realice sobre la clasificación carretera actualizada y correcta.	NO PROCEDENTE Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Norma debía señalar que las configuraciones doblemente articuladas sólo debían circular por caminos tipo ET y A, ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. Asimismo, a fin de mitigar el posible impacto en la operación del autotransporte por la eliminación del Apéndice 1 de la Norma, se informa que con el objeto de actualizar el referido Apéndice, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman el Apéndice, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas durante el período de año 2001 a la fecha, así como la revisión de aquéllas carreteras que cuentan con caminos alternos de mayores especificaciones.
Numeral 6.2.1.6.4 "Dentro de la Longitud Total Máxima autorizada de 31.00 y 28.50 m a que se refiere la Tabla "C" para las Configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes Mayores a 19.19 m. Comentario. Esta limitante de longitud afectaría la continuidad en la operación de aquellos semirremolques o remolques que fueron fabricados cumpliendo con las dimensiones y pesos permitidos por la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, ya que la longitud máxima permitida en el Numeral 6.2.1.6.1 de dicha Norma es de 13.70m. El aplicar esta reducción en la longitud a todos los equipos a que se refiere el numeral 6.2.1.6.4 del proyecto de norma NOM-012_SCT-2-2014 sin tomar en cuenta la fecha de fabricación de los remolques o semirremolques representaría una aplicación retroactiva de la norma, afectando negativamente a aquellos Transportistas que invertimos recursos en equipos que cumplen totalmente con la norma actual, dejándonos en un total Estado de Indefensión. Al mismo tiempo, señalo que esta limitante de longitud resulta contradictoria a la longitud total máxima autorizada de 31.00 m a que se refiere la tabla "C" para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, ya que con la aplicación de esta limitante la longitud máxima que podrían físicamente alcanzar estas configuraciones es de únicamente 29.38 m. Como ejemplo señalo el caso de la configuración T3-S2-R4:	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para tractocamión doblemente articulado se podrán utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81 m.), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; y se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA										
	<table><tr><td></td><td>Longitud (m)</td></tr><tr><td>De la defensa delantera del tractocamión al inicio del primer remolque (promedio)</td><td>5.00</td></tr><tr><td>+ Límite de longitud del primer semirremolque</td><td>12.19</td></tr><tr><td>+ Límite de longitud del segundo semirremolque</td><td><u>12.19</u></td></tr><tr><td>Longitud Total</td><td>29.38</td></tr></table>		Longitud (m)	De la defensa delantera del tractocamión al inicio del primer remolque (promedio)	5.00	+ Límite de longitud del primer semirremolque	12.19	+ Límite de longitud del segundo semirremolque	<u>12.19</u>	Longitud Total	29.38	pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo “ET” y “A”, considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo “ET” y “A”, así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: 6.2.1.5 <i>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 “C-2” de esta Norma.</i> <i>Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).</i> 6.2.1.6.1 <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla “C-2”, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i>
	Longitud (m)											
De la defensa delantera del tractocamión al inicio del primer remolque (promedio)	5.00											
+ Límite de longitud del primer semirremolque	12.19											
+ Límite de longitud del segundo semirremolque	<u>12.19</u>											
Longitud Total	29.38											
Se solicita la eliminación de la restricción a la de longitud establecida en el numeral 6.2.1.6.4 del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 en razón a su carácter de aplicación retroactiva ya que resulta totalmente contradictoria para la aplicación de la longitud máxima autorizada de 31.0 m a que se refiere la Tabla “C” del propio Proyecto de Norma.												

Se solicita la eliminación de la restricción a la de longitud establecida en el numeral 6.2.1.6.4 del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 en razón a su carácter de aplicación retroactiva ya que resulta totalmente contradictoria para la aplicación de la longitud máxima autorizada de 31.0 m a que se refiere la Tabla "C" del propio Proyecto de Norma.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	<i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i> Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un período de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecuen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>
Numeral 6.4.1.1. Fracción VIII La Secretaría Resolverá en un plazo no mayor a sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el Plazo Señalado, se entenderá en Sentido Negativo". Comentario. La negativa ficta que se señala en esta fracción, va en contra de operatividad de las Empresas Transportistas y de sus clientes los cuales requieren de una respuesta ágil y oportuna por parte de la Autoridad y los deja en un total estado de indefensión al, desconocer la ,razón por la cual no le fue autorizada su solicitud de conectividad. El plazo de 60 días naturales para que la autoridad de respuesta resulta excesivo. En función a las necesidades del servicio de Transporte que se presta se solicita se elimine la Figura de la negativa ficta y se reduzca el plazo de respuesta por parte de la secretaría a un máximo de 15 días naturales.	NO PROCEDENTE En relación con el plazo de 30 días, la Secretaría estima que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que deberán realizar las áreas técnicas de la SCT, sobre la información proporcionada por los usuarios. De igual forma y, por cuanto hace a la Negativa Ficta no obliga a establecer un plazo legal para dar respuesta, lo cual es beneficioso para la Administración Pública, ya que de lo contrario podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad, lo que podría incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, así como dar certeza jurídica a los permisionarios sobre los plazos de resolución, considerando las cargas administrativas que atiende la DGAF y su capacidad de atención.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Numeral 6.4.1.1. Fracción IX: "La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de dos años, a partir de su emisión". Comentario: Este periodo de vigencia de las conectividades que la Secretaría autorice es muy breve en comparación al establecido en la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, el cual es de 5 años. El periodo de 2 años de vigencia traería como consecuencia una mayor carga de trabajo a la Secretaría derivando en atrasos en sus respuestas. Se solicita se conserve el periodo de vigencia de 5 años, adicionado la facultad de la Secretaría de Poder revocarlo por escrito con anticipación en el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alternativo de mejores especificaciones al tramo autorizado.	NO PROCEDENTE En lo relativo a la vigencia que el anteproyecto establece de dos años para el permiso de conectividad, el cual resulta menor a 5 años establecidos en la norma vigente para este mismo permiso. En este sentido el cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento.
Numeral 6.4 "Casos de Conectividad" Comentario. En este numeral se omitió señalar que las conectividades que hayan sido autorizadas por la Secretaría en fecha previa a la entrada en vigor de la Norma Oficial mexicana NOM-012-SCT-2-2014, continuarán vigentes hasta la conclusión de su periodo autorizado. Se solicita se adicione este señalamiento.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluirá un Transitorio que señale que las Autorizaciones Especiales por caso de conectividad, emitidas conforme a la NOM-012-SCT-2-2008, publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 1 de abril de 2008, continuarán vigentes hasta el término de su vigencia plasmada en dicha Autorización. Las cuales deberán ser publicadas en la página de internet de la Secretaría.
Asociación Mexicana de Agentes Navieros, A.C. (AMANAC) La Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C AMANAC, es una institución que defiende los intereses de los Agentes Navieros y funge como órgano de representación ante autoridades, prestadores de servicios, sindicatos de trabajadores marítimos - portuarios, asociaciones y cámaras gremiales nacionales e internacionales en lo referente al sector marítimo portuario y por ende del comercio marítimo internacional. En AMANAC agrupamos más de 110 Agentes Navieros Mexicanos los cuales atienden y representan a los buques nacionales y extranjeros que escalan en los puertos mexicanos, los cuales movilizaron durante el 2013 del orden de 287, 912,406 millones de toneladas de mercancías y 2,879,082 millones de TEU'S tanto de importación como de exportación, así como el transporte de hidrocarburos y personas. Brindamos también servicios a más de 220 empresas de Agentes de Carga Internacional y contamos con 15 Delegaciones Portuarias con lo que tenemos un contacto directo con transportistas y usuarios de todos los modos de transporte; ya que los agentes navieros contratan a los autotransportistas para que trasladen las mercancías a su destino final o a los puertos para que sean embarcadas en los buques que los llevarán a los países de destino final por lo que la Norma Oficial Mexicana NOM 012 SCT -2 2014 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en vías generales de comunicación de jurisdicción federal es de suma importancia para el Sector Marítimo Portuario. Comentario de carácter general No se tomó en cuenta al sector marítimo portuario. La AMANAC no tuvo oportunidad de conocer los trabajos del Subcomité ni tampoco del Comité Consultivo Nacional de Transporte Terrestre por sus siglas CCNNTT, no obstante que entre el 65 % Y el 70% de las cargas marítimas tienen un servicio multimodal, lo que implica que es la naviera la responsable de contratar el servicio terrestre por lo que el único	NO PROCEDENTE En este apartado se exponen cuestiones generales e introductorias a los comentarios específicos de los numerales de la Norma que se analizan en los párrafos subsecuentes.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
espacio que hemos tenido para externar opiniones e inquietudes fue una vez que se publicó en el portal de internet de COFEMER el correspondiente Manifiesto de Impacto Regulatorio MIR y en esta ocasión con motivo de la publicación en el Diario Oficial de la Federación el pasado 11 de junio de 2014 del Proyecto de NOM-012-SCT-2-2014. Tenemos conocimiento que el anteproyecto de NOM y en su caso el Proyecto, estuvieron apoyados por la participación de un panel de expertos que se reunió a su vez con múltiples actores, sin embargo, no se tomó en cuenta al sector marítimo portuario, usuario intensivo del autotransporte de carga además de que llama nuestra atención el hecho de que el citado panel de expertos ,no es un instrumento previsto en el proceso de normalización en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización por lo que consideramos que sus opiniones son recomendaciones que deben ser valoradas exhaustiva mente en el seno del propio Comité. En este sentido, el proceso de consulta pública debiera estar acompañado de la difusión o acceso al soporte científico o técnico que dio lugar a la justificación de las recomendaciones emitidas por dicho panel de expertos y sin embargo, no se tiene conocimiento de dicho soporte no forma parte del presente proceso de consulta por lo que de manera atenta y respetuosa le solicitamos se dé a conocer dicha información amén de estar en la posibilidad de emitir también los comentarios correspondientes.	
A continuación se citan los temas específicos de mayor interés seguidos de la propuesta regulatoria. Comentarios específicos. Restricciones a la Conectividad. Los usuarios deberán tramitar las autorizaciones. Se establece que de entrar en vigor esta nueva regulación los usuarios del autotransporte, es decir aquellos que contraten su servicios, serán los responsable de tramitar y obtener las autorizaciones de conectividad para que transiten sus prestadores de servicios y administrar dichas autorizaciones. Desde el punto de vista de AMANAC, como usuarios frecuentes del autotransporte de carga esta medida, representa la obligación de gestionar dichas autorizaciones especiales por parte del usuario cuando es el transportista el que conoce las rutas, clasificación de carreteras, límites de Peso Bruto Vehicular y características de su configuración vehicular, situación que es desconocida para quien contrata el servicio y se le impone una obligación que no le corresponde. Asimismo se estima que la conectividad debe ampliarse a los puertos interiores, puertos marítimos y cualquier conexión intermodal y se conserve el rango de 150 kilómetros que establece el artículo 6 del Reglamento de Peso y Dimensiones en vigor y se acote la corresponsabilidad del usuario únicamente a carro por entero. No contempla el acceso a Centros Logísticos con conexión intermodal En el numeral 6.4.1.1 se contempla, únicamente la figura de las autorizaciones de conectividad para utilizar caminos de menor clasificación para llegar o salir de plantas productoras y no considera a los centros de distribución y centros logísticos con conexión intermodal, por lo que sólo las empresas con procesos de fabricación tendrían esta posibilidad y se dejan fuera de este concepto la distribución y la posibilidad de utilizar en forma intermodal bien sea el autotransporte o el servicio ferroviario lo cual va totalmente en contra de la logística en el transporte de mercancías no solo a nivel nacional sino también internacional. El usuario deberá ahora acreditar inviabilidad técnica y económica para utilizar diferentes configuraciones.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> Se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha. Adicionalmente a esto, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) realizó un análisis de la base de datos de los permisos de conectividad otorgados en el período 2008 - 2014 con base en las especificaciones y criterios que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 2008 vigente, obteniéndose los resultados siguientes: A partir de la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B en el período 2008 - 2014, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. Concluyendo que del total de casos considerados (10,278), alrededor

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
Para acceder a un permiso de conectividad debe acreditar el usuario que no se cuenta con ruta alterna y la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. La regulación es omisa en cuanto a señalar cómo se va acreditar dicha inviabilidad técnica y económica. El usuario tendría que presentar ahora su estructura de costos y la de 23 configuraciones vehiculares que comprende la norma para acreditar dicha inviabilidad lo cual, estimamos, se excede de las facultades de la autoridad reguladora y constituye una carga administrativa que insistimos, no nos corresponde. Autorizaciones restringidas a 50 kilómetros pese a que el Reglamento vigente señala hasta 150 kilómetros y en casos especiales kilometrajes mayores justificados caso por caso. Si se logra obtener una autorización especial de conectividad, ésta únicamente se concederá en tramos de hasta 50 kilómetros en caminos tipo "B". La gran mayoría de los centros de producción, de distribución e incluso los puertos marítimos con interconexión con carreteras y vías férreas, se encuentran distantes de las autopistas de mayores especificaciones tipo "ET" y "A" lo que incrementa sustancialmente los costos de operación de nuestras empresas que ahora, se verán obligados a contratar vehículos de menor capacidad y pagar más fletes para mover el mismo volumen de mercancías. El artículo 6 del reglamento vigente de peso y dimensiones establece la posibilidad de autorizar conectividad hasta de 150 kilómetros y la prerrogativa de que la dependencia reguladora autorice kilometrajes mayores caso por caso. No se aprecia ninguna justificación de carácter técnico para esta restricción que afecta el sector marítimo portuario. El sector marítimo portuario prevé un incremento del orden del 50 % por ciento en sus costos de operación derivado de la contratación adicional de configuraciones vehiculares de menor capacidad que puedan llegar de importación o exportación hasta los puertos marítimos, mismos costos que tendrían que ser repercutidos al mercado y por ende al consumidor final, lo que tendría un descontento social más grande que el punto donde se quieren justificar los daños a las carreteras.	del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%), que se prevén estos dos últimos supuestos en el Proyecto de Norma. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><thead><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></tbody></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice de dicho Reglamento para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha. Por otro lado, en el Proyecto de Norma se prevé: b) <i>Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.</i> 5.4.1.1 <i>Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes:</i>	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	I. <i>Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.</i> II. <i>Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría; así como:</i> Se eliminará la solicitud de inviabilidad económica. Y se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Corresponsabilidad por exceso de carga. Se establece en el anteproyecto y proyecto de NOM que el usuario, como generador de carga, será corresponsable de todo tipo de daños y perjuicios que se ocasionen por el exceso de peso de la carga, sin detenerse a especificar que dichos daños, pueden ser imputables al transportista o algún otro agente externo estableciendo en forma anticipada la preculpa para el propietario de la mercancía. Esta medida además de ser excesiva, incrementará los costos de las pólizas de seguro por el riesgo adicional que deberán de cubrir en territorio nacional. No se explica como el usuario, como generador de la carga, será responsable de los actos del prestador del servicio. Debe tomarse en cuenta que los servicios pueden venir contratados por un embarcador o reexpedidor ubicado en el extranjero, situación muy común en el comercio internacional al que atienden nuestros agremiados. Se señala también que el requisito de acreditar la inviabilidad económica debiera eliminarse toda vez que va más allá del propósito de la regulación e involucra aspectos financieros de las empresas; además de que no existen parámetros objetivos para acreditar el supuesto al realizar el trámite.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.
EL PROYECTO DE NOM-012-SCT-2014 DICE: 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. PROPUESTA DE AMANAC: 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, puerto interior, puerto marítimo ó centros logísticos con conexión intermodal o utilizar un camino de menor clasificación, cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: I.- Presentar, el usuario ó el transportista ante la Secretaría una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de planta productora, puerto interior, puerto marítimo ó centros logísticos con conexión intermodal debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.	Se eliminará la solicitud de inviabilidad económica. Y se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
EL PROYECTO DE NOM-012-SCT-2014 DICE: 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: II. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. c) Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación. d) Condiciones de seguridad. e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga. PROPUESTA AMANAC 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, puerto interior, puerto marítimo ó centros logísticos con conexión intermodal o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: II. Presentar, exclusivamente el usuario o transportista, ante la Secretaría una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 150 kilómetros en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. c) Demostrar que no existen rutas alternas, con Caminos de mayor especificación. d) Condiciones de seguridad. e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, únicamente en carro por entero.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de PLANTA PRODUCTORA, en los siguientes términos: <i>Planta productora. Instalaciones en las que se procesan materias primas a efecto de obtener un producto terminado para su consumo final o productos que serán utilizados en procesos de manufactura y/o transformación posteriores.</i> <i>También se consideran aquellas instalaciones donde se realizan procesos: de extracción de minerales u otros productos de minas; de producción agropecuaria, forestal y pesquera; de explotación petrolera y demás relacionados al sector energético, incluyendo la construcción de instalaciones concernientes a este último.</i> Asimismo, se establece lo siguiente: I. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. II. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría; así como: a) Señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. ...

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
EL PROYECTO DE NOM-012-SCT-2014 DICE: II.- Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; Propuesta AMANAC II.- Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: Demostrar que no existen rutas alternas; Si la autoridad no contesta, se entiende que niega el permiso. El numeral 6.4.1.1 fracción VIII señala que si transcurridos 60 días naturales de la solicitud de autorización sin respuesta de la autoridad, se deberá entender en sentido negativo. Contrariamente a los principios elementales de simplificación administrativa y de seguridad jurídica, el particular debe esperar el plazo que fija la autoridad administrativa sin que se cuente con una adecuada fundamentación y motivación de la negativa lo que lo obliga a recurrir a otras instancias legales sin que las mercancías puedan trasladarse. Bajo principio elemental de simplificación administrativa y dado que no es aplicable a el artículo 17 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo al existir una ley específica en la materia que otorga la afirmativa ficta como lo es el artículo 9 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es de aplicarse la afirmativa ficta.	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA, en los siguientes términos: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> Se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice de dicho Reglamento para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha. Adicionalmente a esto, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) realizó un análisis de la base de datos de los permisos de conectividad otorgados en el período 2008 - 2014 con base en las especificaciones y criterios que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 2008 vigente, obteniéndose los resultados siguientes: A partir de la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B en el período 2008 - 2014, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros, con base en la cual se generó la Figura 1 que muestra la distribución de frecuencias relativas acumuladas para las longitudes solicitadas en esos 2,136 casos. Del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%), que se prevén estos dos últimos supuestos en el Proyecto de Norma. Asimismo, se eliminará la solicitud de inviabilidad económica, se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
EL PROYECTO DE NOM-012-SCT-2014 DICE: 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: VIII La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de 60 días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo. Propuesta AMANAC 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: VIII La Secretaría resolverá un plazo no mayor de 30 días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido afirmativo. Vigencia de autorizaciones limitada a dos años La vigencia de las autorizaciones de conectividad se limita a solo 2 años de vigencia cuando en la norma vigente es de 5 años. Cada usuario-empresa deberá ahora estar vigilando sistemáticamente los avances o clasificación de la infraestructura carretera para actualizar sus autorizaciones de conectividad con el consecuente costo administrativo. El usuario deberá hacer su planeación logística con base a una clasificación carretera que data del año 2000. Las autorizaciones debieran ser por vigencia indefinida hasta en tanto se modernice o reclasifique la infraestructura carretera, momento en el cual dejará de tener objeto la autorización por ser innecesaria. EL PROYECTO DE NOM-012-SCT-2-2014 DICE: 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de dos años, a partir de su emisión. Propuesta AMANAC 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será indefinida hasta en tanto preexista el motivo de su emisión.	PROCEDE PARCIALMENTE En relación con el plazo de 30 días, la Secretaría estima que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que deberán realizar las áreas técnicas de la SCT, sobre la información proporcionada por los usuarios. De igual forma y, por cuanto hace a la Negativa Ficta no obliga a establecer un plazo legal para dar respuesta, lo cual es beneficioso para la Administración Pública, ya que de lo contrario podría darse el caso de que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad lo que podría incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras; así como dar certeza jurídica a los permisionarios sobre los plazos de resolución, considerando las cargas administrativas que atiende la Dirección General de Autotransporte Federal y su capacidad de atención. Finalmente, en lo relativo a la vigencia que el Proyecto establece de dos años para el permiso de conectividad, el cual resulta menor a 5 años establecidos en la norma vigente para este mismo permiso. En este sentido el cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento. En relación con el plazo de 30 días, la Secretaría estima que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que deberán realizar las áreas técnicas de la SCT, sobre la información proporcionada por los usuarios. La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada tres años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet. Con la disminución a tres años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado para que pueda acceder a los beneficios de la reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Recortes en las unidades de arrastre de 13,70 metros a 12,19 metros. En el numeral 6.2.1.6.4 del proyecto sin ninguna justificación técnica se recorta a 12,19 metros la longitud de los semirremolques o remolques que se utilicen en las configuraciones de camión con remolque y tractocamión doblemente articulado cuando en la norma vigente se permite hasta 13.70 metros en su numeral 6.2.1.6.1. La medida tendrá un fuerte impacto en los usuarios y transportistas que ya invirtieron en la compra de unidades de arrastre con la dimensión permitida pues deberán vender estos activos o bien, acudir con fabricantes y constructores para recortar 1,51 metros sus unidades en circulación. La restricción es innecesaria pues la regulación vigente permite una distancia de 31 metros de defensa a defensa para el tractocamión doblemente articulado.	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma para tractocamión doblemente articulado, hasta 42 pies, exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; así como se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>6.2.1.5 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 "C-2" de esta Norma.</i> <i>Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).</i> <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i> Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un período de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
EL PROYECTO DE NOM-012-SCT-2-2014 DICE: El Proyecto de NOM-012-SCT-2-2014, en su numeral 6.2.1.4, cuarto párrafo dice: "Para los tractocamiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m. y circulen en caminos "ET" y "A"... En el numeral 6.2.1.5, segundo párrafo dice:"... Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 12,19 m".... También el siguiente numeral dice: "...6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m. Al respecto, es importante puntualizar que la NOM-012-SCT-2-2008, publicada el 1° de abril del 2008 en vigor; establece en su numeral: "6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m..." PROPUESTA AMANAC El Proyecto de NOM-012-SCT-2-2014, en su numeral 6.2.1.4, cuarto párrafo debe decir: Para los tractocamiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 13,70 m. y circulen en caminos "ET" y "A"... En el numeral 6.2.1.5, segundo párrafo debe decir:"... Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 13,70 m"... En el numeral 6.2.1.6.4, debe decir: "...6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m."	PROCEDE PARCIALMENTE Es importante hacer mención, que se otorgará un beneficio de hasta por 50 cm adicionales, a fin de atender la petición del sector de autotransportistas, a configuraciones doblemente articuladas con semirremolques de longitudes de hasta 12.19 m. Incluyendo también un beneficio de 30 cm adicionales para la configuración de tractocamión articulado (TS) con remolques de hasta 16.16 m (53 pies), lo anterior considerando que ya existen tractocamiones cuyas cabinas modernas, de mayor tamaño para el confort de los conductores, motivan un ligero excedente en la longitud total de la configuración. Por lo anterior, se establece en el Proyecto de Norma, lo siguiente: <i>6.2.1.5 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 "C-2" de esta Norma.</i> <i>Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).</i> <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i> Asimismo, se agrega al Proyecto de Norma un transitorio CUARTO, otorga un período de 6 meses para la adecuación de los equipos de autotransporte, como se menciona a continuación: <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
No existen normas oficiales mexicanas de pasaje dinámico. Necesidad de fijar una tolerancia en el pasaje. En el numeral 10.3.11 se establece la modalidad de sistema de pasaje dinámico y de medición de dimensiones para que en Centros fijos de Pasaje y en puntos automatizados de control se verifique el cumplimiento de la norma, sin embargo, México no cuenta con normas oficiales mexicanas de pesaje dinámico por lo que es indispensable que hasta en tanto se cuente con esta métrica, se establezca un límite de tolerancia en los pesajes que eviten sanciones arbitrarias.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique.
EN EL PROYECTO DE NOM-012-SCT-2-2014 DICE: 10.3.11 Las especificaciones de los equipos de medición señaladas en esta Norma, son de tipo general, por lo que no se establecen sus características técnicas. Las básculas que se utilicen deberán contar con la autorización de modelo y certificado de calibración vigente. Propuesta de AMANAC 10.3.11 Las especificaciones de los equipos de medición señaladas en esta Norma, son de tipo general, por lo que no se establecen sus características técnicas. Las básculas que se utilicen deberán contar con la autorización de modelo y certificado de calibración vigente. En la medición de peso por ejes se autorizará una tolerancia de hasta el 5% de las mediciones realizadas en básculas camioneras o de plataforma.	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que la verificación del peso de los vehículos se lleva a cabo con equipos de pesaje (básculas), estos equipos deberán contar con la aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique. Respecto al comentario sobre que la norma NOM-010-SCFI-1994, no establece en ningún punto que las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0.5% de la capacidad máxima de dicha báscula, el Proyecto de Norma así como la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, establece lo siguiente: 10.3.10 Las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0.5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, vigente. La SCT estableció el parámetro de 0.5 %, como un parámetro de operación de las básculas que se utilizan para pesar vehículos, considerando que este parámetro no viola la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, simplemente permite que las básculas de pesaje no automático para pesar camiones, verifiquen el peso cada 5 Kg por cada 1,000 kg de la capacidad de la báscula. De conformidad con lo anterior, no es procedente autoriza una tolerancia de hasta el 5% de las mediciones realizadas en básculas camioneras o de plataforma.
TRANSITORIOS El PROYECTO DE NOM-012-SCT-2-2014 DICE: Primero. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. Comentario AMANAC.- Toda vez que la observancia de la norma involucra cambios sustantivos en la operación de las empresas se propone ampliar el plazo para su entrada en vigor. Propuesta AMANAC. Primero. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 180 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. CONCLUSION. Consideramos que de aprobarse en sus términos el proyecto de norma sin atender los comentarios vertidos, la nueva norma tendrá efectos negativos en el proceso de competencia y libre concurrencia, así como disminuir la eficiencia en el mercado del autotransporte de carga. Esta afectación se traduciría , a su vez, en una afectación a los	NO PROCEDENTE Se establecerán en el Proyecto de Norma, los siguientes transitorios: <i>PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.</i> <i>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
puertos mexicanos y sus aduanas marítimas ya que provocaría un impacto de un sobre congestionamiento al tener que utilizarse casi el doble de vehículos para poder desalojar las mercancías de comercio exterior al tener que estar recibiendo y despachando las cargas en camiones sencillos. Estas afectaciones provocarían que tanto los importadores como exportadores mexicanos que requieran del autotransporte de carga para movilizar sus mercancías tendrán que absorber sobre costos, o repercutirlos a la sociedad, lo que obviamente generaría un importante costo social para el país.	
Ing. Arnulfo Solís López Industrias Kuzzy de México, S.A. de C.V. En referencia al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 le indico el siguiente comentario a la misma: Incluir la configuración T3-S3-S3 a la Norma, debido a que esta configuración complementa al tradicional Dolly de 2 ejes con dos semi-remolques de dos ejes cada uno. Esta configuración proporcionaría una opción de mayor seguridad en el transporte al reducir un punto de giro en la configuración tradicional y el enguache por gancho.	NO PROCEDENTE La configuración propuesta representa una mayor concentración de carga en los puentes, en virtud de que los tres ejes al centro, más el tridem del segundo semirremolque, incrementan exponencialmente los esfuerzos de flexión y cortantes en la estructura.
M.I. Roberto Magallanes Negrete y M.I. Luis Alejandro Guzmán Castro Investigadores de la Universidad Nacional Autónoma de México <u>En los pesos máximos:</u> - En la tabla A del punto 6.1.1.1 falta establecer los pesos máximos de los ejes dobles con cuatro llantas, característicos del B4 y algunos C4. - Para carreteras tipo ET y A, en vehículos TSR y TSS se admiten sobrecargas de 1.5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga, siempre que los vehículos cumplan una serie de condiciones de diseño, entre ellas la suspensión neumática, del tránsito, del conductor y de empresa (punto 6.1.2.2), <u>pero ninguna de estas condiciones explican el porqué del incremento de la carga por eje, ni porqué es mayor en el eje motriz.</u> Aparentemente el valor de estas sobrecargas se establecieron para exceder el límite de la "fórmula puente" de manera que correspondiera a la suma de las cargas por eje en el T3S2R4, pero luego la receta se extrapola a los demás TSR y TSS; pero aún más, también se extrapola en la Tabla A a los vehículos C y TS, aunque inequitativamente, a estos vehículos no se les piden las mismas condiciones que a los TSR y TSS.	PROCEDE PARCIALMENTE Respecto a los autobuses, se incluirán las Tablas A-1 y B-1, donde se establecerán los pesos por eje y peso bruto vehicular de los diferentes tipos de autobuses, como en el caso del B4. Para el caso de los vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones, facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes. Con respecto a que a los vehículos C y TS, no se les piden las mismas condiciones que a los TSR y TSS, para las sobrecargas de 1.5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga. Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se elimina la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la Norma vigente.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).
<u>En las dimensiones máximas:</u> - El ancho máximo de 2.60 m más los 20 cm a cada lado de los espejos parece excesivo para caminos angostos y de curvatura fuerte, como pueden ser los caminos tipo C y D, sobre todo cuando los espejos están en o por adelante del eje delantero. - La limitación de la longitud máxima del remolque a 12.19 m, junto con la longitud máxima del vehículo C a 14.00 m hace que los vehículos tipo CR no alcancen una dimensión máxima de 31.00 m, excepto en las madrinan, que tienen condiciones de excepción y como tales deben establecerse. - La configuración de vehículos apilados a que se refiere el punto 5.2.5 se comportan como vehículos unitarios, por lo tanto su longitud máxima debe corresponder al de estos vehículos para cada tipo de camino, independiente del número de vehículos apilados.	PROCEDE PARCIALMENTE Se mantiene el texto de la Norma vigente, como se señala a continuación:: <i>6.2.1.1 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, elementos 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.</i> Para el caso específico de configuraciones de Camión-Remolque (CR) se incluirá en el Proyecto de Norma un párrafo, donde se señala que dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla correspondiente, para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m. Dentro del Proyecto de Norma se incluye un apartado específico de “vehículos y configuraciones especiales”, donde se establecen las condiciones especiales de excepción de las unidades vehiculares tipo góndola o madrina. Tomando como referencia los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (<i>American Association of State Highway and Transportation Officials</i>, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo “ET”, “A” y “B”, sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo “C” y “D”. Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo “ET” y “A”, sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo “ET” y “A” no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
<u>En la conectividad:</u> Se mejoran muchos aspectos en este rubro, aunque pudieran no corresponder con la dinámica de la logística de las empresas. Sesenta días naturales, que es el plazo para que la Secretaría resuelva, son demasiados para el actual desempeño de la logística (con información y decisiones operativas en tiempo real), pues se corre el riesgo de frenar la competitividad logística del país. Muchos de los caminos de red federal contienen tramos de menor categoría, así que de acuerdo al punto 6.4.1.1, <u>si la suma de las longitudes de esos tramos es mayor de 50 km, la totalidad de la carretera debe clasificarse como de una categoría menor, lo cual parece, por lo menos, no práctico.</u>	NO PROCEDENTE La Secretaría estimó que un plazo menor de 60 días podría darse el caso que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad en los vehículos, que podría incidir en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras. Se da certeza jurídica a los permisionarios por las cargas administrativas que atiende la Dirección General de Autotransporte Federal y su capacidad de atención. Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del <i>Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal</i>, para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha. Para atender el tema de conectividad, se revisaron los 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el período 2008-2014 por tramos de caminos tipo B, obteniendo que alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%), estos dos últimos supuestos ya contemplados en el Proyecto de Norma. A partir también de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma.	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
El campo de aplicación de la NOM, punto 2, se refiere a las vías de jurisdicción federal; pero estas vías no están aisladas, sino conectan con <u>otras vías de jurisdicción estatal y municipal y como estas entidades son soberanas y libres, debe preverse esta clase de conectividad.</u>	NO PROCEDENTE La conectividad en vías estatales y municipales, es del ámbito de competencia de los Gobiernos correspondientes, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como parte del Gobierno Federal, sólo tiene facultades en carreteras de jurisdicción federal.
En el punto 6.4.1.1, se solicita la autorización de conectividad demostrando que "no se cuenta con ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría". Al respecto surgen varias preguntas: ✓ ¿La Secretaría dará la información sobre la ubicación geográfica de los tramos carreteros y su clasificación? Esta información evitaría inconsistencias en la determinación de tramos, los cuales son actualmente denominados y delimitados de diferentes formas por las diversas áreas de la misma Secretaría. ✓ ¿Cuáles son las áreas técnicas de la Secretaría que emitirán el dictamen, y cuál es el perfil de sus integrantes? ¿Cómo se hará dicho dictamen? En caso de que no exista un procedimiento claro y conocido por todos los involucrados, el dictamen podría prestarse a interpretaciones personales. ✓ ¿Qué pasará si la Secretaría no cumple con el plazo de sesenta días naturales, y el solicitante sí ha enviado la información que demuestra que cuenta con ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad?	NO PROCEDENTE En relación con el tema de carreteras, la SCT, con el objetivo de actualizar el Apéndice de clasificación de carreteras, está realizando un revisión integral de la red carretera federal, a fin de incorporar las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, las que fueron reparadas o reconstruidas durante el período de año 2001 a la fecha, así como revisar aquéllas carreteras que cuentan con caminos alternos de mayores especificaciones. Con el objeto de hacer más claro el procedimiento en la solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, se deberá señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.
<u>En la redacción se debe cuidar al máximo la precisión y el estilo; como ejemplos se pueden citar:</u> - En el punto 2 en una misma frase hay dos conjunciones cercanas. - En la definición de Autobús no se considera su principal atributo, el de ser un vehículo de pasajeros, sin ello la capacidad pasa a segundo término. - En el encabezado de la tabla del punto 5.1 se intenta definir el concepto de "Clase", esto debiera hacerse en el apartado de definiciones. - Falta definir al eje y sus diferentes tipos. - Algunas definiciones, como Norma, Secretaría, Subcontratista, etc., son específicas de esta NOM, por lo tanto debe advertirse de ello inmediatamente después del subtítulo 4. CONCLUSIÓN: Antes de aprobar la NOM, deben discutirse a profundidad y con argumentos válidos muchos puntos particulares como los antes señalados.	PROCEDE PARCIALMENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación. No obstante, se agrega un párrafo que dice: <i>4.- Definiciones</i> <i>"Para efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se entenderá por:"</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA												
Tania Ramos Lic. Emilio Herrera Arce Director General de la Asociación Nacional de Productores de Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C. En nombre de los afiliados a la Asociación Nacional de Productores de Refrescos y Aguas Carbonatadas, A.C. en mi calidad de representante legal de esta Asociación y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 45 y 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y en relación al proceso de modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT2-2014, me permito enviar los correspondientes comentarios de consulta pública. Según el contenido de la regulación propuesta y de ser aprobada en sus términos, la industria refresquera mexicana se vería severamente afectada en dos aspectos principalmente. I. Impactos por limitaciones de peso y conectividad.- En el citado Anteproyecto de Norma se establece, entre los temas más destacados, el peso bruto vehicular máximo autorizado para los camiones doblemente articulados (T3-S2-R4), que son la base de distribución primaria de la industria refresquera, en 75 toneladas de PBV (49 toneladas de carga útil) en carreteras tipo ET y A, ya incluyendo la carga adicional permitida por la fracción 6.1.2.2, lo que implica una disminución de 5 toneladas a lo permitido actualmente (-9% de la capacidad de carga útil). Las modificaciones contenidas en el Anteproyecto de Norma implica que la carga útil que se podría transportar estaría determinada por el tipo de carretera del tramo que conecta a una carretera de alta especificación, ET o A con el punto de destino, si este tramo supera los 50 kilómetros. Bajo esta circunstancia, la capacidad máxima de carga que se podría transportar desde el origen, es de 45.5 toneladas para una unidad T3-S3 en una carretera tipo B, o 40 toneladas en una carretera tipo C. Es pertinente señalar que, según el Anteproyecto de Norma, ningún vehículo doblemente articulado podría transitar en una carretera tipo B o de menor especificación, o máximo 50 kilómetros con un permiso especial de conectividad. Bajo estas condiciones, y suponiendo que se otorga la autorización especial de conectividad, para alcanzar la carretera de alta especificación (lo cual está sujeto a la evaluación de la autoridad), un vehículo con una carga que tenga como destino un lugar alejado en más de 50 kilómetros de una carretera tipo ET o A, tendrá que limitar su peso a 45.5 toneladas de PBV (no podría ser un vehículo doblemente articulado), lo que significa una carga útil de 27.5 toneladas (la alternativa es un vehículo T3-S3), es decir 22 toneladas menos que las permitidas en una carretera tipo ET o A (con T3-S2-R4), lo que implicaría realizar 80% de viajes adicionales para mover la misma carga. Lo cual implica mayores costos por tonelada transportada y riesgos a la seguridad inherentes a los viajes adicionales. La industria refresquera mexicana que tiene una distribución extensiva a lo largo de todo el país se ve expuesta a la circunstancia antes señalada en una alta proporción de la carga que mueve. En el Anexo 1 se aprecia gráficamente lo mencionado anteriormente.	PROCEDE PARCIALMENTE En relación con el tema de carreteras, la SCT, con el objetivo de actualizar el Apéndice de clasificación de carreteras, está realizando una revisión integral de la red carretera federal, a fin de incorporar las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, las que fueron reparadas o reconstruidas durante el período de año 2001 a la fecha, así como aquellas carreteras que cuentan con caminos alternos de mayores especificaciones. Con el objeto de hacer más claro el procedimiento, en la solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, se deberá señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. Para atender el tema de conectividad, se revisaron los 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el período 2008-2014 por tramos de caminos tipo B, obteniendo que alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%), estos dos últimos supuestos ya contemplados en el Proyecto de Norma. A partir también de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr></table>	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)											
51 a 60	39	1.8											
61 a 70	9	0.4											
71 a 80	571	26.7											

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA															
ANEXO 1 ACTUAL con permiso de conectividad Ctro de Producción B ó C Carretera ET o A 150 Km ó más Destino 75.5 Toneladas T3-S2-R4 Carga máxima de todo el Trayecto Proy-NOM Alt. 1 Ctro de Producción * Carretera ET o A Hasta 50 Km Destino 75.5 Toneladas T3-S2-R4 Permiso de entrada y salida Permiso de conectividad Proy-NOM Alt. 2 Ctro de Producción * Carretera ET o A Hasta 50 Km Destino 45.5 Toneladas T3-S3 Permiso de entrada y salida Permiso de conectividad B > 50 Km Proy-NOM Alt. 3 Ctro de Producción * Carretera ET o A Hasta 50 Km Destino 40 Toneladas T3-S3 Permiso de entrada y salida Permiso de conectividad C > 50 Km * Tipo de carretera B ó C La carga es determinada por el tipo de carretera en el último tramo mayor de 50 km al destino Con base en lo anterior, nuestro comentario al anteproyecto de Norma se centra en el hecho de que en ningún momento se evaluó el costo-beneficio de esta normatividad, ni se fundamentó ni se motivaron los cambios propuestos y que estamos comentando. En resumen, no fue evaluado el anteproyecto de Norma en sus diferentes impactos como son: a) Incremento del número de viajes b) Incremento del costo de transportación de las mercancías c) El incremento del riesgo de accidentes carreteros d) El impacto ecológico e) Daño a la infraestructura carretera.	<table><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. En cuanto al tema de combustibles se tienen varias vertientes a considerar, por ejemplo: Hay quienes aseguran que al restringir el full en caminos tipo "B", se generará un mayor consumo de combustible al realizarse el traslado en vehículos sencillos. Sin embargo, esto no quiere decir que vaya a ser el doble de consumo, ya que la relación que guarda es del 1.78, señalado en la metodología presentada en la MIR. Por otro lado, no debe desestimarse que en carreteras tipo "B", "C" o inclusive tipo "D", se forman filas de vehículos detrás del full porque no lo pueden rebasar, generando con ello importantes volúmenes de emisiones contaminantes, más allá del aspecto de seguridad que esto puede implicar. Respecto a los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> Asimismo, se agregó en la Manifestación de Impacto Regulatorio, que los beneficios por la restricción de circulación de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo "B", son como sigue: 1. Ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes para las carreteras tipo "B" liberará recursos de inversión por \$14,835.7 millones. 2. Ahorro en costos por daño a pavimentos genera un beneficio, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, que oscila entre \$ 5 y \$ 9 millones de pesos al año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos. 3. Ahorro por siniestralidad. Se tendrá un beneficio tomando en consideración los saldos de accidentes, esto es, muertos, lesionados y daños materiales, que asciende a \$ 472,018 pesos. Derivado de lo antes expuesto, y de acuerdo con lo señalado en la Manifestación de Impacto regulatorio, se tendría un beneficio total de \$ 125,336,572,276.55 de ahorros; debido principalmente a la liberación de recursos de inversión que se deben emplear para la sustitución y/o rehabilitación de puentes, así como de costos por daño a pavimentos y costos por siniestralidad, en un horizonte de 5 años con tasa de descuento de 10%.	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
81 a 90	937	43.9														
91 a 100	82	3.8														
101 a 150	426	19.9														
Más de 150	72	3.4														
SUMA	2,136	100.0														

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
II. Impacto por la disminución de la longitud permitida en las unidades de arrastre (remolques y semirremolques) de 13.7 a 12.19 metros.- Además de los altos costos en los que debe incurrir la industria para la sustitución o modificación de las unidades de arrastre, esta limitación de la longitud representa una disminución de 11% del espacio destinado a la carga. Aunado a lo anterior, en ningún momento se evaluó que este cambio genera un rezago en las operaciones por el tiempo que toma la adaptación, si fuese factible o la reposición. Conclusiones Las implicaciones de las modificaciones a la Norma expuestas arriba, no se sometieron a un análisis de costo-beneficio que las sustentara, además no es clara la fundamentación y motivación de dichas modificaciones. Por los impactos en la logística; en la competitividad, en costos, en la ecología; en los riesgos y en inversiones, nuestro comentario está encaminado a lo siguiente: <u>1.- Se solicita que en el Artículo 6.4.1.1, párrafo I se incluyan a los puntos de destino, además de los puntos de origen o centros de producción.</u> <u>2.- Se solicita que en el Artículo 6.4.1.1, párrafo II en su inciso b) se conserve la autorización para el caso de conectividad de 150 km o más, tal y como está contemplado en el Reglamento de Pesos y Dimensiones vigente.</u> <u>3.- Se solicita que en el Artículo 6.2.1.6.5, se mantenga la longitud máxima de 13.70 metros para los semirremolques y remolques, tal y como está en la Norma actual vigente.</u>	El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R. El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud (combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. No obstante, en el Proyecto de Norma, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 12,81 m., exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A". En el Proyecto de Norma se establecerá: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, peso máximo cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> Finalmente, dentro de los casos de conectividad, en el Proyecto de Norma, además de las Plantas Productoras, se consideró a los Centros Logísticos y/o de Transferencia, entendiéndose éstos como: Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.
Ángel Zárate Romero Señores Este correo es para demostrar que los camiones con doble remolque causan problemas a todos y de muchas formas todos somos perjudicados, por favor tomen en consideración lo que los ciudadanos tenemos que decir y ayuden a evitar que algún día dios no lo quiera, alguno de nosotros suframos algún accidente, es un riesgo latente.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Ángel Zárate Romero, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Salvador Saavedra C. Vicepresidente del Sector de la Industria Automotriz Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA) Gerardo G. López Lozano Entorno Industrial S.A. de C.V. García Miguel (LALA) Ref. Comentarios al PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Toda vez que hemos estudiado el Anteproyecto de NOM de referencia publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 11 de junio de 2014, así como la Manifestación de Impacto Regulatorio publicada en la página de internet de la Comisión de Mejora Regulatoria hemos encontrado que la regulación propuesta afecta las operaciones de los afiliados a nuestra Cámara por lo que a continuación expresamos nuestros comentarios al	PROCEDE PARCIALMENTE En este primer apartado, no se plantean modificaciones específicas al Proyecto de Norma. Es una introducción a los cambios propuestos que en los párrafos siguientes se detallan. En relación con el TERCERO TRANSITORIO, se incluye en el Proyecto de Norma, donde se establece lo siguiente: TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
<i>proyecto esperando sean tomados en cuenta para que la NOM que finalmente se publique cumpla con los objetivos de abonar a la seguridad vial, propiciar la competitividad de nuestro país, favorecer la reducción de emisiones por tonelada – kilómetro de productos transportados y cuidar la infraestructura de comunicación terrestre.</i> <i>Al leer detenidamente los comentarios de las organizaciones, empresas y personas físicas que al día de hoy se han subido a la página de la COFEMER, prácticamente todos coincidimos en tres aspectos:</i> <i>• La seguridad vial es importante.</i> <i>• Las recomendaciones del panel de expertos convocados por la SCT, en general, no son válidas.</i> <i>• El proyecto de NOM no es aceptable en su estado actual.</i> <i>En resumen hemos encontrado que el proyecto en su estado actual empeora las condiciones de seguridad vial del tránsito en las carreteras de jurisdicción federal, provocará una mayor emisión contaminantes a la atmósfera, hará menos competitivas a las empresas en general, así como es contraria al cuidado de la infraestructura por los sustentos que detallaremos en cada uno de nuestros comentarios.</i> <i>Los pesos y las dimensiones con los que se les permite el tránsito a los vehículos de autotransporte son cosa seria, por lo que deben, desde nuestro punto de vista, ser parámetros constantes a lo largo del tiempo. Lo consideramos así pues es a partir de esos valores que se realizan transacciones económicas e inversiones cuyo rendimiento económico es de largo plazo. Los caminos han de construirse y modernizarse para permitir el tránsito seguro de los vehículos transitando con los pesos permitidos. El variar los pesos hacia arriba o hacia abajo ocasiona que el rendimiento de la inversión en los caminos pueda ser exagerado o insuficiente, ya que si los pesos se incrementan, también se incrementan las posibilidades de daño prematuro a la carpeta de rodamiento y los puentes, en tanto que si los pesos se disminuyen, se incrementan las posibilidades de saturación de la carretera al requerirse más vehículos para transportar la misma cantidad de carga. En el caso de los vehículos los cambios en regulaciones en peso en tiempo menor al de su amortización causa una afectación económica al transportista, en tanto que para los vehículos que transportan líquidos los puede hacer menos seguros al transitar con sus recipientes parcialmente llenos. De igual forma los cambios en longitudes máximas de semirremolques en configuraciones doblemente articuladas afecta gravemente a las inversiones realizadas, además de que la autoridad no sustenta en su manifestación de impacto regulatorio las razones que le han llevado a reducirla de 13.70 m a 12.19 m.</i> <i>Coincidimos en que las recomendaciones del Panel de Expertos no debieran ser consideradas de facto, sin que atrás de ellas exista el sustento técnico que les permita ser valoradas y discutidas. Sabemos que el Panel de Expertos fue constituido para emitir una recomendación sobre el peso máximo de las configuraciones doblemente articuladas T3-S2-R4, dato en el que históricamente no ha sido posible que todas las organizaciones relacionadas con el transporte lleguemos a un acuerdo unánime, al haber transcurrido 5 años de la existencia del transitorio 2 de la NOM-012-SCT-2-2008 actualmente vigente. La respuesta del panel a este cuestionamiento lo encontramos en la recomendación 1 del escrito de 22 recomendaciones que nos fue entregado en la carpeta de terminación de los</i>	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
trabajos del panel de expertos el día 6 de diciembre de 2013, así como en la minuta de la primera sesión extraordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre que se realizó el 31 de enero de 2014, mismo que a continuación transcribimos: El Panel considera que los términos de la NOM-012-SCT-2-2008, vigente, referidos al peso y dimensiones establecidos para cada vehículo o configuración vehicular deben ser mantenidos, en tanto se disponga de información estadística y datos suficientes y confiables. De esta forma, el Cuerpo Colegiado sugiere que se dé seguimiento, a través de una instancia que cuente con la participación de representantes de la autoridad, asociaciones del Subsector, empresas, legisladores, organismos internacionales y academias valore la restricción del rango máximo de peso vigente, entre 66.5 y 75.5 toneladas, (de acuerdo a la configuración y características para los vehículos doblemente articulados –fulles-), mediante un análisis sujeto a la información estadística que sea recabada, en un período preferentemente menor a tres años, a efecto de tomar decisiones sustentadas, conforme a datos confiables. Interpretamos que el Panel no contó con información estadística suficiente y confiable para pronunciarse sobre el peso para las configuraciones doblemente articuladas, por lo que recomendó mantener la NOM en los pesos actuales y llevar a cabo estudios y recolección de datos, para poder establecer el peso a incluir en la NOM a revisar. Ante tal conclusión del panel, diversas organizaciones hemos solicitado a la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) los sustentos que respaldan las otras 21 recomendaciones del panel, de tal forma que puedan ser entendidas y valoradas antes de ser plasmadas en regulaciones específicas, recibiendo por respuesta de la dependencia que los documentos resultado de los trabajos del Panel han sido “RESERVADOS”, por lo que no es posible consultarlos. Coincidente con esta primera recomendación del Panel de Expertos es el hecho de que la NOM vigente al ser emitida incluyó un artículo transitorio, que ante las novedades que incluía, entre otras el peso adicional que permitía el transitorio 2 de la misma, que establecía lo siguiente: TERCERO.- Esta Norma Oficial Mexicana incluyendo sus artículos transitorios, será evaluada por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor. Con esta evaluación se buscaba determinar las consecuencias resultado de las nuevas disposiciones, sin embargo transcurridos los 3 años de vigencia de la NOM nada de evaluación se había hecho por parte de la SCT. Las organizaciones de la iniciativa privada pugnamos porque la evaluación se realizara y para ello se creó un grupo de trabajo que consensó los aspectos que la autoridad debería evaluar, pero por algún motivo se abandonó la actividad, por lo que el mencionado transitorio no ha sido cumplido por parte de la autoridad. El no tener una evaluación formal sobre el tema, así como el contar con una serie de recomendaciones sin sustento, lleva a la SCT a plantear una modificación a la NOM “a ciegas”, pues no se ha formalizado una forma sistemática de recabar información estadística que permita la evaluación objetiva de los diferentes preceptos que contempla la NOM actual.	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
<i>Planteamos dos aspectos respecto de la revisión de esta NOM:</i> • <i>¿Es necesario modificar la actual NOM?</i> • <i>¿Qué aspectos de la NOM requieren ser actualizados y para qué?</i> <i>La necesidad de modificar una NOM surge de varias razones entre las que puedo citar: Modificación de un ordenamiento superior; revisión quinquenal de ley; incumplimiento de su objetivo en parte o en toda la NOM; nuevas tecnologías que mejoren la eficiencia y efectividad de la NOM; reclamos de la sociedad respecto de su ineficiencia.</i> <i>Sobre este tema hemos de comentar lo siguiente:</i> • <i>No ha habido cambios a ordenamientos superiores que obliguen la modificación de la NOM;</i> • <i>En la sesión del CCNN-TT de mayo de 2013 se acordó notificar a la DGN sobre la continuidad de la vigencia, por lo que la NOM actual está vigente hasta el 31 de mayo de 2018;</i> • <i>La SCT no ha realizado la evaluación mandatada por la NOM actual en su transitorio tercero;</i> • <i>La SCT no ha incluido en sus argumentos el que la NOM actual no cumpla con sus objetivos en forma total o parcial;</i> • <i>Hay nuevas tecnologías en sistemas de pesajes y en sistemas para la seguridad de los vehículos;</i> • <i>Hay reclamos de grupos de transportistas sobre problemas de competitividad entre los pequeños transportistas y las grandes empresas de transporte.</i> <i>Un reclamo que la autoridad ciertamente debe atender es el de grupos de transportistas sobre problemas de competitividad entre los pequeños transportistas y las grandes empresas de transporte. Conforme la competencia se va recrudesciendo, es común en diferentes sectores, y el de transporte no es la excepción, que se requiera de grandes inversiones para incrementar la productividad, mejorar la seguridad vial al transitar, mejorar los sistemas de control, etc. Esas inversiones son posibles en las empresas de gran tamaño que a lo largo del tiempo tienen un retorno de la inversión suficiente para compensar lo invertido.</i> <i>En el caso de las pequeñas empresas transportistas las inversiones requeridas no siempre son alcanzables, por lo que se inicia un proceso contrario a la mejora al cada vez estar más lejos de mantenerse en una posición competitiva al ensancharse la brecha tecnológica, de control y de sistemas de seguridad vial vs las muy grandes empresas.</i> <i>Para atender el reclamo, la autoridad no debe hacerlo a costa de demeritar las condiciones de seguridad vial en los caminos, ya que al hacerlo pondría en riesgo físico a otros usuarios. Las acciones deben centrarse en desarrollar esquemas de negocio que permitan a los pequeños transportistas el acceso de forma eficiente a las tecnologías, controles y sistemas de seguridad vial para mantenerse competitivos. Análogamente a la condición del país en general, en donde se mide el índice de Gini para determinar la desigualdad económica, la DGAF debiera enfocarse a conocer la desigualdad existente en el autotransporte y como resultado plantear acciones para lograr que la desigualdad se minimice al crear un ambiente de negocio que permita a los pequeños transportistas y a las pequeñas y medianas empresas con transporte propio el acceso a los avances tecnológicos, de control y de seguridad vial.</i>	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Estamos convencidos de que cada revisión de una NOM debe mejorar las condiciones de seguridad y de competitividad del área de la sociedad y de la economía que atienden. No queremos ver un retroceso en las condiciones de seguridad y competitividad, ya que se incrementarían las posibilidades de quienes transitamos por los caminos de vernos involucrados en accidentes viales. Quisiéramos ver saltos cuánticos que nos acerquen rápidamente a las condiciones de las sociedades más avanzadas del planeta, más la inversión requerida sería de tal magnitud que realístamente vemos muy difícil lograrlo, por lo que hemos de esperar avances discretos rumbo al objetivo, siempre mejorando. Tomando en cuenta lo anterior, y considerando que un retroceso en las condiciones de seguridad requeridas por la NOM muy probablemente resultará en un aumento de accidentes viales y por tanto en un incremento del costo país en el tránsito carretero, es que nuestro primer comentario al proyecto de NOM de referencia es el siguiente: 1. <u>Atentamente solicitamos a Usted que gire las instrucciones para que el presente proyecto de NOM sea eliminado y se proceda a la formación de un equipo técnico que desarrolle las pruebas (del cual solicitamos que nuestra Cámara sea parte integrante), recabe la estadística y presente ante las Cámaras, Asociaciones e instituciones integrantes del Subcomité 2 de Especificaciones de Vehículos los resultados de su investigación, para que basado en hechos técnicos comprobados se desarrolle un proyecto de NOM que establezca condiciones de pesos y dimensiones que resulten en vías de tránsito terrestre más seguras, incentive el lograr un costo de transporte más</u> 2. <u>competitivo, propicie la reducción de emisiones contaminantes por tonelada kilómetro de carga transportada e implemente sistemas de verificación que mejoren el cuidado de la infraestructura.</u> 2. Independiente a nuestro primer comentario, en el anexo 1 detallamos nuestros comentarios a diversos puntos del proyecto, mismos que solicitamos sean tomados en cuenta en caso de que decidan continuar con el proceso.	
ANEXO 1 Comentarios específicos al PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. En el presente anexo detallamos las propuestas de modificación al proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, propuestas que buscan ante todo el que la NOM que sea finalmente aprobada establezca condiciones de tránsito que mejoren la seguridad vial en los caminos de México, así como que impulsen la competitividad de las empresas de transporte y usuarias de sus servicios. Los cambios propuestos están escritos en color rojo en la columna "cambio propuesto". Cuando se incluyen tablas en imagen, los cambios están resaltados en rojo en la tabla.	En este apartado no se plantean modificaciones específicas al Proyecto de Norma. Es una introducción a los cambios propuestos que en los párrafos siguientes se detallan.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
En la columna de justificación damos una breve explicación de las razones para proponer el cambio. Además estamos calificando la influencia que tendrá el cambio en 4 aspectos: Seguridad (entendiéndose como seguridad vial), Competitividad, Cuidado de la Infraestructura y Medio Ambiente. Las calificaciones que utilizamos son las siguientes: POSITIVO – La propuesta mejora notablemente la cualidad calificada. NEUTRO – La propuesta no impacta de forma notable en la cualidad calificada. Puede haber cambios menores en mejora o detrimento. NEGATIVO – La propuesta deteriora la cualidad calificada.	
CAMBIO PROPUESTO (Rojo) 2.- 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, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los que regula la NOM-040-SCT-2-2013. JUSTIFICACIÓN El objetivo actual excluye a los demás vehículos que se incluyen en la mencionada NOM040, lo que pone en entredicho qué NOM los rige por lo que proponemos eliminar la mención a las grúas y hacer referencia a la NOM	NO PROCEDENTE La propuesta se considera atendida, con lo que en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana se establece, dentro del segundo párrafo del numeral 7.1.1: En el caso de vehículos fabricados para transporte con peso y dimensiones fuera de lo estipulado en la presente Norma, deberá indicarse en la constancia de capacidad y dimensiones o peso y dimensiones del mismo, que se trata de vehículos especiales sujetos a diseño específico por lo que no se ajustan a lo establecido en la presente Norma.
4.- Definiciones Agregar: Capacidad de diseño del eje (CDE): Es el peso máximo que puede transmitirse al piso a través del ensamble de ejes considerando la capacidad Se utiliza el concepto en los numerales 5.2.6, 10.4 a)	NO PROCEDENTE El concepto de peso bruto vehicular de diseño (PBVD), no se utiliza en el texto de la norma, por lo tanto no es necesario agregarlo en las definiciones.
Cambio propuesto Nota de embarque.- <u>Impresión del</u> Comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante <u>impreso</u> expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final. El comprobante fiscal digital por internet o la factura electrónica no requieren estar impresos para ser válidos fiscalmente, por lo que se pueden “llevar” y consultar en “la nube” por medios electrónicos, de ahí que consideramos conveniente que para evitar corruptelas se porte una versión impresa del CFDI.	PROCEDE PARCIALMENTE Nota de Embarque, se considerará la modificación solicitada. Nota de embarque.- <u>Impresión del</u> Comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Agregar: <i>Peso bruto vehicular de diseño (PBVD): Peso especificado por el fabricante cuando el vehículo está Cargado a su máxima capacidad. En Estados Unidos y Canadá se conoce como GVWR.</i> <i>Se utiliza el concepto en los numerales 5.2.6, 10.3.7, 10.4 a).</i>	NO PROCEDENTE El concepto de peso bruto vehicular de diseño (PBVD), no se utiliza en el texto de la norma, por lo tanto no es necesario agregarlo en las definiciones.
5. Clasificación de vehículos 5.2. Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas. TABLA 5.2.4 <i>No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado.</i> <i>Eliminar el párrafo:</i> <i>No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado.</i> <i>Es común el traslado de convertidores entre bases de operación así como su traslado para mantenimiento, por lo que la prohibición la consideramos no aplicable.</i>	NO PROCEDENTE Respecto de las líneas de conexión entre el dolly y el segundo remolque, se instalan válvulas de paso, de tal forma que estén cerradas cuando no esté acoplado un segundo remolque. Entre el dolly y el primer remolque las válvulas se encuentran localizadas en la parte trasera, antes de las manitas o en las manitas mismas, por lo que los frenos del Dolly pueden operar normalmente cuando el remolque trasero está desconectado. En el caso de un frenado repentino en el que el remolque delantero esté cargado y esté arrastrando un dolly, este último frenará más rápido al no tener carga sobre él y es posible que se observe como que brinca al ser arrastrado por el remolque delantero y no tener suficiente carga para que las llantas tengan mayor fuerza de fricción sobre el piso, sin embargo el efecto real es que el dolly está tratando de frenar al remolque delantero. Adicionalmente, durante su circulación presenta brincos al no tener peso, dañando la infraestructura de pavimentos, ya que circula el dolly golpeando el pavimento, igualmente circula sin luces, representando un riesgo para los demás usuarios, por accidentes por alcance, teniendo en cuenta además que afecta la visibilidad de las luces traseras del primer remolque colocadas en la defensa del mismo. El brincoteo del dolly constante provocaría un desgaste irregular en las muelas y el ojillo, que a la larga puede inferir en un desprendimiento. Además, representa un riesgo durante las maniobras de rebase. Ej.: Si un usuario pretende rebasar un autobús o camión y no se percató que adelante hay un tractocamión sencillo con un dolly en la parte trasera; puede no detectar al dolly, disminuyéndole la distancia para reincorporarse a su carril y en su caso detectarlo hasta que pretenda reincorporarse a su carril. Este riesgo se agudiza en maniobras de noche. También es un riesgo para el conductor del tractocamión que trae el remolque y el dolly, ya que cuando hace su maniobra de rebase, mediante el espejo visualiza el final de la caja, no así, el final del dolly, reincorporándose a su carril sin poder constatar por el espejo si el dolly ya libró el vehículo que está rebasando. Finalmente, el dolly sin el segundo remolque, puede presentar exceso que sobresalga de los extremos traseros del primer remolque, pudiendo incidir en la invasión de los carriles en contrasentido o contiguos.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Agregar el siguiente párrafo: <i>Las figuras de las tablas anteriores son enunciativas y no limitativas. Otras configuraciones pueden transitar previa autorización de la DGAF.</i> <i>La NOM no debiera limitar el uso de nuevas tecnologías</i> <i>SEGURIDAD – positivo</i> <i>COMPETITIVIDAD – positivo</i> <i>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo</i> <i>MEDIO AMBIENTE – positivo</i>	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluirá en el Proyecto de Norma el párrafo de la Norma vigente, que a la letra dice: <i>5.2.5. Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas, no limitativas.</i>
Incluir las cuatricuernas. 5.2.5. <i>Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal.</i> Agregar: 5.2.6 <i>Se autoriza la circulación de revolvedoras y bombas de concreto en configuraciones C3 con peso bruto vehicular de hasta 31.5 ton, con peso en eje de dirección de hasta 9.0 ton y en eje trasero tándem de 22.0 ton; en configuraciones C4 con peso bruto vehicular de hasta 43.5 ton con peso en cada eje de dirección de hasta 8.0 ton y en eje trasero de 27.5 ton. No se permite que transiten con peso bruto vehicular superior al PBVD, ni descarga por ejes superior al CDE, marcados en la placa de especificaciones del vehículo.</i> <i>La cuatricuerna es la configuración más utilizada para el traslado de camiones y tractocamiones de planta hacia sus destinos de exportación.</i> <i>SEGURIDAD – neutro</i> <i>COMPETITIVIDAD – positivo</i> <i>CUIDADO DE LA</i> <i>INFRAESTRUCTURA – neutro</i> <i>MEDIO AMBIENTE – positivo</i> <i>Las revolvedoras y las bombas de concreto se utilizan para la construcción de infraestructura, vivienda y desarrollos industriales y comerciales. La tecnología en el mundo ha desarrollado vehículos que requieren de capacidades extraordinarias en el eje delantero y en ocasiones de dos ejes de dirección para repartir adecuadamente el peso del equipo cargado de concreto, en el caso de las revolvedoras, al piso.</i> <i>Las Revolvedoras transitan cargadas distancias muy cortas en las carreteras pues el tiempo máximo del concreto en la olla no puede ser mayor a 90 minutos; las bombas transitan sólo sin carga y lo hacen en traslados para dar servicio de bombeo.</i> <i>SEGURIDAD – neutro</i> <i>COMPETITIVIDAD – positivo</i> <i>CUIDADO DE LA</i> <i>INFRAESTRUCTURA – neutro</i> <i>MEDIO AMBIENTE – positivo</i>	NO PROCEDENTE De acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo “ET”, “A” y “B”, sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo “C” y “D”. Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo “ET” y “A”, sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo “ET” y “A” no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino. Para el caso de los vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: “Vehículos y configuraciones especiales”, donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones, facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA																																															
CAMBIO PROPUESTO Solicitamos sustituir la tabla A por la siguiente: TABLA A PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (t) <table><tr><th rowspan="2">CONFIGURACION DE EJES</th><th colspan="4">TIPO DE CAMINO</th></tr><tr><th>ET4 Y ET2 A4 Y A2</th><th>B4 Y B2</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td> SENCILLO DOS LLANTAS</td><td>6,50</td><td>6,00</td><td>5,50</td><td>5,00</td></tr><tr><td> SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>10,00</td><td>9,50</td><td>8,00</td><td>7,00</td></tr><tr><td> MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>11,00</td><td>10,50</td><td>9,00</td><td>8,00</td></tr><tr><td> MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td><td>15,00</td><td>13,00</td><td>11,50</td><td>11,00</td></tr><tr><td> DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td>17,00</td><td>15,00</td><td>13,50</td><td>12,00</td></tr><tr><td> MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td><td>18,00</td><td>17,00</td><td>14,50</td><td>13,50</td></tr><tr><td> TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td><td>23,50</td><td>22,50</td><td>20,00</td><td>NA</td></tr></table> NA = NO AUTORIZADO		CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	 SENCILLO DOS LLANTAS	6,50	6,00	5,50	5,00	 SENCILLO CUATRO LLANTAS	10,00	9,50	8,00	7,00	 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,00	10,50	9,00	8,00	 MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	15,00	13,00	11,50	11,00	 DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	17,00	15,00	13,50	12,00	 MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	18,00	17,00	14,50	13,50	 TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	23,50	22,50	20,00	NA	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la NOM vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).			
CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO																																																
	ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																													
 SENCILLO DOS LLANTAS	6,50	6,00	5,50	5,00																																													
 SENCILLO CUATRO LLANTAS	10,00	9,50	8,00	7,00																																													
 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,00	10,50	9,00	8,00																																													
 MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	15,00	13,00	11,50	11,00																																													
 DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	17,00	15,00	13,50	12,00																																													
 MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	18,00	17,00	14,50	13,50																																													
 TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	23,50	22,50	20,00	NA																																													

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
JUSTIFICACIÓN Los pesos que muestra la tabla que proponemos son los mismos que los de la NOM actual. Estos pesos son congruentes con la capacidad de diseño de los ejes que comúnmente se han comercializado y que actualmente transitan por el país. Incrementar el peso en las configuraciones C y TS haría que muchos de esos vehículos transitaran con pesos por encima de los de diseño, con lo que el tránsito no sería seguro. Cito como ejemplo que la gran mayoría de los semirremolques que se importaron nuevos antes de 2008 y todos los semirremolques que se han importado usados al día de hoy tienen un CDE de 9,072 kg / eje, esto es 18,144 kg / tandem de 8 llantas, en tanto que la regla que se pretende formalizar permite un peso a través de esos ejes de 19,000 kg, es decir 856 kg más del peso de diseño. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – neutro	
6.1.1.1.2 Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 7,5 t. a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A. 6.1.1.1.2 Se autoriza, para los ejes delanteros, una concentración máxima de 9,0 t en los 4 tipos de caminos, a los vehículos C3 y 8,0 t en los 4 tipos de caminos, a los vehículos C-4, exclusivamente para vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba. Para el caso de los ejes las revolvedoras y las bombas de concreto se utilizan para la construcción de infraestructura, vivienda y desarrollos industriales y comerciales. La tecnología en el mundo ha desarrollado vehículos que traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A. JUSTIFICACIÓN Requieren de capacidades extraordinarias en el eje delantero y en ocasiones de dos ejes de dirección para repartir adecuadamente el peso del equipo cargado de concreto, en el caso de las revolvedoras, al piso. Las revolvedoras transitan cargadas distancias muy cortas en las carreteras pues el tiempo máximo del concreto en la olla no puede ser mayor a 90 minutos; las bombas transitan sólo sin carga y lo hacen en traslados para dar servicio de bombeo. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso de los vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones, facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.1.1.1.3 Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en la tabla "A" de cargas por eje. 6.1.1.1.3 Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en la tabla "A" de cargas por eje. De igual forma el peso por eje y el peso bruto vehicular al momento de transitar (al ser verificados en un centro de pesaje o en operativo móvil de pesaje) no deben en ningún caso ser mayores a la capacidad de diseño de los ejes (CDE) ni al peso bruto vehicular de diseño (PVBD) que el fabricante del vehículo o vehículos que integran la configuración vehicular ha determinado. Los fabricantes de los vehículos han determinado técnicamente las capacidades de los mismos y las han declarado en sus constancias y en las placas de especificaciones. El transitar con pesos superiores a los que indica el fabricante del vehículo resulta en condiciones de inseguridad, por lo que no debiera permitirse. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – positivo	NO PROCEDENTE Respecto a los términos Peso Bruto Vehicular de Diseño y Capacidad de Diseño del Eje, se hace mención que en el numeral 10.4 del Proyecto de Norma se establece que la verificación incluye que no se exceda el peso máximo de diseño del fabricante, por lo que se estima que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
Agregar: 6.1.1.1.4 Se permite utilizar las llantas súper sencilla, de la marca y modelo que autorice la DGAF, con una capacidad de carga máxima de nueve toneladas por eje, siempre y cuando no rebase el Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo autorizado por configuración vehicular y tipo de carretera. El peso por eje puede ser menor dependiendo de la capacidad de la llanta que aprueba la DGAF. Este tipo de llantas no podrán ser utilizadas en vehículos que transportan materiales y residuos peligrosos o autobuses de dos ejes. Formalizar en la NOM el acuerdo publicado en el DOF el día 5 de marzo de 2008, permitiendo el uso de este tipo de llantas en configuraciones doblemente articuladas considerando las pruebas realizadas en el IMT durante los pasados años y sus resultados positivos. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – positivo	NO PROCEDENTE El uso de la llanta súper sencilla no es materia del Proyecto de Norma. La emisión de una autorización para uso de tecnologías alternativas es de conformidad con lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente^{1/}. 6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", como sigue, considerando la suma de pesos por eje, estableciendo un tope máximo para las configuraciones doblemente articuladas.	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática.

PROMOVENTE / COMENTARIO			RESPUESTA																																																																																				
<i>El resultado de la fórmula puente sólo es aplicable para la configuración de 31 metros y los ejes traseros colocados totalmente hacia atrás. Esta consideración no es congruente con lo que sucede en la realidad de los caminos, además de ser discriminatoria de una configuración vehicular, ya que si la aplicáramos a otras configuraciones en diferentes longitudes el resultado no sería congruente con los pesos establecidos en la NOM.</i> SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro			Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la NOM vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).																																																																																				
TABLA B PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHICULO Y CAMINO <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">VEHICULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR</th><th rowspan="2">NÚMERO DE EJES</th><th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th><th colspan="4">PESO BRUTO VEHICULAR (t)</th></tr> <tr> <th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B2</td><td>2</td><td>6</td><td>17.5</td><td>16.5</td><td>14.5</td><td>13</td></tr> <tr> <td>B3</td><td>3</td><td>8</td><td>21.5</td><td>19</td><td>17</td><td>16</td></tr> <tr> <td>B3</td><td>3</td><td>10</td><td>24.5</td><td>23</td><td>20</td><td>18.5</td></tr> <tr> <td>B4</td><td>4</td><td>10</td><td>27</td><td>25</td><td>22.5</td><td>21</td></tr> <tr> <td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td>17.5</td><td>16.5</td><td>14.5</td><td>13</td></tr> <tr> <td>C3</td><td>3</td><td>8</td><td>21.5</td><td>19</td><td>17</td><td>16</td></tr> <tr> <td>C3</td><td>3</td><td>10</td><td>24.5</td><td>23</td><td>20</td><td>18.5</td></tr> <tr> <td>C4</td><td>4</td><td>12</td><td>31.0</td><td>29.0</td><td>25.5</td><td>23.5</td></tr> <tr> <td>C2-R2</td><td>4</td><td>14</td><td>37.5</td><td>35.5</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> <tr> <td>C3-R2</td><td>5</td><td>18</td><td>44.5</td><td>42</td><td>NA</td><td>NA</td></tr> </tbody> </table>			VEHICULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				ET y A	B	C	D	B2	2	6	17.5	16.5	14.5	13	B3	3	8	21.5	19	17	16	B3	3	10	24.5	23	20	18.5	B4	4	10	27	25	22.5	21	C2	2	6	17.5	16.5	14.5	13	C3	3	8	21.5	19	17	16	C3	3	10	24.5	23	20	18.5	C4	4	12	31.0	29.0	25.5	23.5	C2-R2	4	14	37.5	35.5	NA	NA	C3-R2	5	18	44.5	42	NA	NA	PROCEDE PARCIALMENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la NOM vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo "B", ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones:			
VEHICULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS				PESO BRUTO VEHICULAR (t)																																																																																	
			ET y A	B	C	D																																																																																	
B2	2	6	17.5	16.5	14.5	13																																																																																	
B3	3	8	21.5	19	17	16																																																																																	
B3	3	10	24.5	23	20	18.5																																																																																	
B4	4	10	27	25	22.5	21																																																																																	
C2	2	6	17.5	16.5	14.5	13																																																																																	
C3	3	8	21.5	19	17	16																																																																																	
C3	3	10	24.5	23	20	18.5																																																																																	
C4	4	12	31.0	29.0	25.5	23.5																																																																																	
C2-R2	4	14	37.5	35.5	NA	NA																																																																																	
C3-R2	5	18	44.5	42	NA	NA																																																																																	

PROMOVENTE / COMENTARIO								RESPUESTA
	C3-R3	6	22	51.5	47.5	NA	NA	5. Por recomendación del Panel de Expertos. 6. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 7. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 8. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente articulados, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. Respecto a los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>
	C2-R3	5	18	44.5	41	NA	NA	
	T2-S1	3	10	27.5	26	22.5	NA	
	T2-S2	4	14	34.5	31.5	28	NA	
	T3-S2	5	18	41.5	38.0	33.5	NA	
	T3-S3	6	22	48	45.5	40	NA	
	T2-S3	5	18	45.5	39.0	34.5	NA	
	T3-S1	4	14	34.5	32.5	28	NA	
	T2-S1-R2	5	18	47.5	45.0	NA	NA	
	T2-S1-R3	6	22	54.5	50.5	NA	NA	
	T2-S2-R2	6	22	54.5	50.5	NA	NA	
	T3-S1-R2	6	22	54.5	51.5	NA	NA	
	T3-S1-R3	7	26	60.5	57.5	NA	NA	
	T3-S2-R2	7	26	60.5	57.5	NA	NA	
	T3-S2-R4	9	34	66.5	65.0	NA	NA	
	T3-S2-R3	8	30	63.0	62.5	NA	NA	
	T3-S3-S2	8	30	60.0	60.0	NA	NA	
	T2-S2-S2	6	22	51.5	46.5	NA	NA	
	T3-S2-S2	7	26	58.5	53	NA	NA	
NA- No Autorizado JUSTIFICACIÓN Se incluyen los pesos de las configuraciones TSR y TSS en los caminos tipo B. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – positivo Eliminar el párrafo: ~~Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A".~~								

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
JUSTIFICACIÓN <i>En la tabla B se especifican los caminos por los que las diferentes configuraciones pueden transitar por lo que es redundante el párrafo.</i>	
6.1.2.1.1 <i>El peso bruto vehicular máximo para los vehículos C3 y C4 tipo revoladora y bomba de concreto en los 4 tipos de caminos es de un máximo de 31.5 ton y 43.5 ton respectivamente. No se permite que transiten con peso bruto vehicular superior al PBVD, ni descarga por ejes superior al CDE, marcados en la placa de especificaciones del vehículo. Por congruencia con lo propuesto en el numeral 5.2.6</i>	PROCEDE PARCIALMENTE En un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones, facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes. 6.5.2 Se autoriza la circulación de vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba, por los caminos y puentes de jurisdicción federal. 6.5.2.1 Las empresas que utilicen este tipo de vehículos vocacionales deberán: • Notificar a la Secretaría las rutas que se utilizarán para este tipo de transporte, al menos con 1 día hábil de anticipación. Dicho aviso podrá realizarse por servicio u obra determinada, según sea el caso. • Informar sobre los servicios prestados con este tipo de vehículos, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. La Secretaría, en el ámbito de sus atribuciones, podrá verificar en todo momento el cumplimiento de las disposiciones señaladas. 6.5.2.2 Durante la circulación de estos vehículos vocacionales por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir con lo siguiente: El vehículo vocacional de 3 ejes deberá contar con un eje delantero (direccional) y dos ejes traseros (ambos motrices): • Para el eje direccional se autoriza un peso máximo de 9,0 t. y hasta 22,0 t. en el eje motriz doble o tandem. • Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 31,0 t. • Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores. • Con la altura máxima de hasta 4,25 m. • Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m. • Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. • Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase. • Circular con las luces encendidas permanentemente. • Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados. • Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	<i>El vehículo vocacional de 4 ejes, deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices):</i> <i>Para el caso de que el vehículo cuente con dos ejes direccionales, se autoriza un peso máximo de 9,0 t. para cada uno de ellos y hasta 22,0 t. en el eje motriz doble o tándem.</i> <i>Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 40,0 t.</i> <i>Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</i> <i>Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</i> <i>Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.</i> <i>Con una velocidad máxima de 80 km./hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</i> <i>Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.</i> <i>Circular con las luces encendidas permanentemente.</i> <i>Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</i> <i>Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.</i>
6.1.2.2 <i>El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A".</i> 6.1.2.2 <i>El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos y configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", así como en otros caminos al amparo de su permiso de conectividad, siempre y cuando cumplan con Todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:</i> JUSTIFICACIÓN <i>Las características de seguridad y de desempeño deben ser obligatorias para todas las configuraciones vehiculares para poder acceder al peso adicional por eje. Lo anterior, además de privilegiar la seguridad es siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:</i> <i>Un incentivo para mejorar el parque, vehicular, ante la ausencia o falta de verificación de regulaciones de seguridad que deben cumplir los vehículos para su comercialización en nuestro país.</i> <i>SEGURIDAD – positivo</i> <i>COMPETITIVIDAD – positivo</i> <i>CUIDADO DE LA</i> <i>INFRAESTRUCTURA – positivo</i> <i>MEDIO AMBIENTE – positivo</i>	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo "B", ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. Respecto a los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y que se presenten desviaciones en su aplicación.
6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S). 6.1.2.2.1 Para todos los vehículos o configuraciones vehiculares nuevos o que se incorporen al servicio de autotransporte federal y transporte privado, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma. JUSTIFICACIÓN Consideramos que los numerales 6.1.2.2 y 6.1.2.2.1 deben incluir a todas las configuraciones vehiculares, tal y como se considera actualmente en la NOM-012-SCT-2-2008 vigente, salvo actualizar la potencia (hp mínimo) en el C2 a 190 hp. No consideramos que exista una justificación técnica y de lógica válida para que se reduzcan las medidas de seguridad en los vehículos que desean acceder al beneficio del punto 6.1.2.2. A continuación se comenta el impacto y riesgo que se tendría al eliminar cada una de las características que se mencionan en las tablas: MOTOR ELECTRÓNICO a) Motores con inyección mecánica, generan mayor contaminación ambiental, por lo que contar con un motor electrónico reduce la contaminación,	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
b) Se dificultaría cumplir los estándares de contaminantes de la actual NOM-044-SEMARNAT- 2006, c) Mayor consumo de combustible y se eliminaría la opción de regular electrónicamente los rendimientos de consumo de combustible en los motores de los vehículos, d) Se eliminaría la opción de poder informar vía transmisión de datos la información del motor, e) Se fomentaría el uso de motores mecánicos antiguos, lo que incrementa la obsolescencia del parque vehicular aumentando la tecnología usada y obsoleta con motores y vehículos de desecho procedentes del extranjero, por ende en contra de la mitigación y disminución de las emisiones contaminantes y seguridad a terceros, f) Incongruente dentro de la mismo proyecto de norma que para ciertas configuraciones vehiculares se fomenta el uso del motor electrónico que entre otras funciones, permite el control de velocidad y por otra parte, en diferentes configuraciones vehiculares se elimina la utilización del motor electrónico, g) Se inhibe la innovación tecnológica en los vehículos, ya que por ejemplo las unidades que no tengan motor electrónico no se podrán integrar con otras funcionalidades como GPS, h) La tendencia a nivel mundial en innovación y desarrollo tecnológico de los motores va en el sentido de contar con mayor información y control electrónico. Las empresas de transporte ya no solo reciben información de la ubicación de sus vehículos, sino que ya se puede obtener información respecto al desempeño del motor en tiempo real (Consumo combustible, temperatura, alertas). Ya existen tecnologías que pueden dar retroalimentación anticipadamente al motor respecto a las condiciones del camino (Pendientes) y modificar el desempeño del motor para una mayor seguridad y manejo del vehículo. HP MÍNIMO (Potencia) a) Al no poner la potencia mínima ligada a la capacidad de carga (PBV), se puede forzar el motor, se circularía a velocidades inferiores, lo que pueden generar más inseguridad por la diferencial de velocidad entre vehículos. b) Consume más combustible y genera más contaminación según el peso transportado. c) De acuerdo a la aplicación que va tener el vehículo. d) Puede limitar la velocidad de la carretera, generar más tráfico e inseguridad. e) Al no poner la potencia mínima ligada a la capacidad de carga (PBV), se puede forzar el motor, se circularía a velocidades inferiores, lo que pueden generar más inseguridad por la diferencial de velocidad entre vehículos. Torque Mínimo.- El torque es la capacidad para poder arrancar y avanzar (principalmente cuando hay pendientes). a) Consume más combustible / Genera más contaminación según el peso transportado. b) De acuerdo a la aplicación que va a tener el vehículo. Puede limitar la velocidad de la carretera, generar más tráfico e inseguridad. c) Al no poner la potencia mínima ligada a la capacidad de carga (PBV), se puede forzar el motor, se circularía a velocidades inferiores, lo que pueden generar más inseguridad por la diferencial de velocidad entre vehículos. Freno Auxiliar a) El freno auxiliar es totalmente independiente de los frenos convencionales. b) Los sistemas auxiliares de frenos apoyan el frenado convencional del vehículo, el quitar la obligación de frenos auxiliares, reduce la capacidad y distancia de frenado total de un vehículo y aumenta el uso y desgaste del freno convencional (balatas) en detrimento de la seguridad vial. Entra más carga pueda transportar un vehículo, requieres las fuerza de frenado para cumplir la misma distancia, por lo que el quitar los frenos auxiliares, aumentaría las distancias de frenado, lo que incrementa un riesgo potencial de seguridad.	Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla B debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo "B", ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 5. Por recomendación del Panel de Expertos. 6. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 7. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 8. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. Respecto a los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y que se presenten desviaciones en su aplicación.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																				
c) La NOM-012 es única norma federal vigente que obliga a ciertos vehículos y configuraciones vehiculares a contar con dispositivos de frenado ligados a la capacidad de peso a transportar, eliminarlo va en deterioro de la seguridad vial. d) Los frenos auxiliares ayudan a prolongar la reducción en los frenos convencionales, lo que reduce los tiempos de vehículos parado, y aumenta la competitividad del transportista. Sistema ABS a. La función del sistema ABS, es evitar que una llanta o el juego de llantas se bloquee, lo que iguala la cantidad de frenado en el total de llantas del vehículo, y que permite que la llanta tenga mayor superficie de contacto con el camino, incrementando la seguridad b. Es una tecnología electrónica que se coordina con otros dispositivos como ESP (Estabilidad antivuelco) y control de tracción, lo que fomentaría la introducción de tecnologías más seguras. Suspensión de Aire a. La suspensión de aire da más confort para la carga y el operador. El utilizar otra suspensión puede afectar el rendimiento del conductor. b. La suspensión de aire tiene menor impacto al camino, el utilizar vehículos con suspensión de aire impactaría en reducir el desgaste a los caminos y puentes, lo que generaría ahorros en presupuesto de mantenimientos de carreteras. Adicionalmente solicitamos que para las tablas de características técnicas especiales se utilicen vehículos motrices con una antigüedad de 5 años. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – positivo																																					
AGREGAR <table><tr><th colspan="6">AUTOBUS</th></tr><tr><th>VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR</th><th>CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES</th><th>MOTOR ELECTRONICO</th><th>FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN</th><th>SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS</th><th>SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)</th></tr><tr><td>B2</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr><tr><td>B3 (8)</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr><tr><td>B3 (10)</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr><tr><td>B4</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr></table>	AUTOBUS						VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES	MOTOR ELECTRONICO	FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)	B2	✓	✓	✓	✓	✓	B3 (8)	✓	✓	✓	✓	✓	B3 (10)	✓	✓	✓	✓	✓	B4	✓	✓	✓	✓	✓	NO PROCEDENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían
AUTOBUS																																					
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES	MOTOR ELECTRONICO	FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)																																
B2	✓	✓	✓	✓	✓																																
B3 (8)	✓	✓	✓	✓	✓																																
B3 (10)	✓	✓	✓	✓	✓																																
B4	✓	✓	✓	✓	✓																																

PROMOVENTE / COMENTARIO									RESPUESTA
SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – positivo									en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente. Por otro lado, tampoco se estima incluir los dispositivos adicionales planteados por el promovente, toda vez que no se presenta su descripción exacta a fin de verificar su efectividad y cumplimiento, y no se presenten desviaciones, en su aplicación.
CAMIÓN Y CAMIÓN REMOLQUE									
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)	MOTOR ELECTRONICO HP MINIMO (T)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) (T, S y R)	LOS SEMIREMOLQUES DEBEN CUMPLIR CON EL TIEMPO D EAPLICACION DE FRENOS PARA VEHICULOS QUE ARRASTRAN OTRO VEHICULO CON FRESNO DE AIRE ²	SISTEMA PARA PREVENIR LA VOLCADURA DEL SEGUNDO REMOLQUE³	
C2	✓	105	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
C3	✓	215	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
C4									
C2-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓	✓	-	
C3-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓	✓	-	
C3-R3	✓	260	✓	✓	✓	✓	✓	-	
C2-R3	✓	250	✓	✓	✓	✓	✓	-	
¹Solo las configuraciones vehiculares que transporten materiales peligrosos en estado líquido o gaseoso que indique la DGAF requieren de este tipo de dispositivo. (INDICAR EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 2 AÑOS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM) Se incluyen dispositivos adicionales para contribuir al tránsito seguro en las carreteras									
SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – positivo									

PROMOVENTE / COMENTARIO										RESPUESTA
TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE; TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-SEMIREMOLQUE										
VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)	MOTOR ELECTRONICO HP MINIMO (T)	TORQUE MINIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MINIMA DE LOS EJES DE TRACCION (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO)(T, S y R)	LOS SEMIRREMOLQUES DEBEN CUMPLIR CON EL TIEMPO D EAPLICACIÓN DE FRENOS PARA VEHICULOS QUE ARRASTRAN OTRO VEHICULO CON FRENO DE AIRE 2	SISTEMA PARA PREVENIR LA VOLCADURA DEL SEGUNDO REMOLQUE3
T2-S1	✓	260	660	-	✓	-	✓	✓	-	-
T2-S2	✓	300	800	-	✓	-	✓	✓	-	-
T3-S2	✓	350	1050	-	✓	-	✓	✓	-	-
T3-S3	✓	350	1250	-	✓	-	✓	✓	-	-
T2-S3	✓	350	1050	-	✓	-	✓	✓	-	-
T3-S1	✓	300	800	-	✓	-	✓	✓	-	-
T2-S1-R2	✓	350	1250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S2-R2	✓	350	1250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S1-R3	✓	370	1250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S1-R2	✓	370	1250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S1-R3	✓	400	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R2	✓	400	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R4	✓	450	1850	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R3	✓	450	1850	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S3-S2	✓	400	1650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S2-S2	✓	370	1250	30 000	✓	-	✓	✓	✓	✓
T3-S2-S2	✓	400	1650	44 000	✓	-	✓	✓	✓	✓
JUSTIFICACIÓN Se incluyen dispositivos adicionales para contribuir al tránsito seguro en las carreteras como sigue: Indicar una especificación técnica para los sistemas de freno auxiliar de tal forma que el requerimiento sea medible y pueda determinarse su repercusión en la seguridad.										NO PROCEDENTE No es materia del Proyecto de Norma establecer especificaciones orientadas a la verificación de frenos.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Requerir un sistema de frenos adecuado para el tránsito seguro en configuraciones de doble semirremolque al incluir el requerimiento de tiempo de aplicación de los frenos en todos los remolques y semirremolques que se utilicen en este tipo de configuraciones. El requerimiento es actualmente estándar en las regulaciones de Canadá (CMVSS-121) y de EEUU (FMVSS- 121) y está incluida en el proyecto de norma mexicana NMX-D313 que actualmente se desarrolla en el IMNC) por lo que no se considera como un requisito extraordinario. JUSTIFICACIÓN (1) Los remolques y semirremolques que se utilizan en este tipo de configuraciones vehiculares además deben estar equipados con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio), excepto en el eje auto-direccional. Agregar: (2) El sistema de freno auxiliar debe ser capaz de mantener la velocidad de la configuración vehicular transitando al peso bruto vehicular máximo autorizado en una pendiente de 6%, en una distancia de 2 km a 50 km/hr sin aplicar los frenos de fricción. (INCLUIR EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 3 AÑOS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM) (3) Tiempo de aplicación de los frenos. Con una presión de aire inicial de 690 kPa en el sistema del depósito de servicio, la presión de aire en cada actuador de freno de servicio debe, cuando es medida desde el primer movimiento del control del sistema de frenos de servicio, alcanzar 414 kPa en un máximo de 0,50 s en el caso de remolques, excepto los convertidores, diseñados para remolcar otro vehículo equipado con frenos de aire, 0,55 s en el caso de convertidores. Un vehículo diseñado para remolcar a otro vehículo equipado con frenos de aire debe cumplir con los requerimientos anteriores de tiempo de aplicación con un depósito de prueba de 819 cm3 conectado a la manita de la línea de control a la salida del remolque. Un remolque, incluyendo un convertidor, debe cumplir con el requisito de tiempo de operación anterior con la manita (unión) de la línea de control de entrada conectado al dispositivo de prueba. Para un vehículo que está diseñado para remolcar a otro vehículo equipado con frenos de aire, la presión en el depósito de prueba de 819 cm3 debe, cuando se mide el primer movimiento del control de freno de servicio, alcanzar 414 kPa antes del tiempo en que el actuador de freno más rápido 414 kPa o a opción del fabricante, en un máximo de 55 s en caso de convertidores y 0,50 s en el caso de remolques que no sean convertidor. Diferencial de presión en la señal de control convertidores y remolques diseñados para remolcar otro vehículo equipado con frenos de aire. Incluir un requerimiento de prevención de la volcadura del segundo semirremolque para las configuraciones TSR estableciendo su desempeño mínimo es algo que abona a la seguridad de tránsito de estas configuraciones. Diversas flotas hoy día ya cuentan con dispositivos o están diseñadas de forma tal que al transitar bajo las condiciones descritas el segundo semirremolque no se volteará. SEGURIDAD –positivo COMPETITIVIDAD –positivo CUIDADO DE LAINFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE –Positivo	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
a) Para un remolque diseñado para remolcar otro vehículo equipado con frenos de aire, la presión diferencial entre la manita de la línea de control a la entrada del remolque y un depósito de prueba de 819 cm³ conectado a la manita de la línea de control de salida no deberá exceder los valores siguientes: 1) 6,9 kPa en todas las presiones de entrada igual o mayor a 35 kPa, pero no mayores de 138 kPa; 2) 3,8 kPa en todas las presiones de entrada igual o mayor a 138 kPa pero no mayores de 276 kPa; y 3) No más de un diferencial de 5% en cualquier presión de entrada igual a o mayor de 276 kPa. Bajos las condiciones: 1) Cuando La presión en la manita de entrada está estable, incrementando o disminuyendo; 2) Cuando El aire se aplica o es liberado de la manita de la línea de control de entrada utilizando el dispositivo de prueba de remolque; 3) Con un orificio fijo con un diámetro de 0,046 cm (broca de taladro No. 77) en un disco con un espesor de 0,08 cm instalado en la línea de control entre la unión del dispositivo de prueba del remolque y la unión de la línea de control de entrada del vehículo; y 4) Cuando Se opera el remolque de prueba en la misma manera y bajo las mismas condiciones como cuando se opera durante las pruebas para medir los tiempos de aplicación y liberación de freno como se especifica anteriormente con excepción de la instalación del orificio en la línea de control para restringir el flujo de aire. La tarjeta de circulación de los semirremolques que cumplan con esta prueba deberá indicarlo así. (PROPONER EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 180 DÍAS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM) (4) Convertidor de última generación o sistema antivolcadura que previene la volcadura del segundo remolque cuando al transitar a la velocidad de 80 km/hr se realiza una maniobra de evasión del 75% del ancho del carril y el tractocamión regresa a su carril origina en una longitud no mayor a 28 metros. Los convertidores y dispositivos deben ser aprobados por la DGAF. (PROPONER EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 3 AÑOS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM)	
Nota.- La potencia del motor, torque y capacidad de los ejes, se indican en unidades del sistema inglés, por ser éstas como comúnmente se les identifican y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internacional son: 1 HP = 0,7457 Kw; 1Lb-pie = 1,3558 Nw-m y 1 Lb = 0,454 kg. Nota.- La potencia del motor, torque y capacidad de los ejes, se indican en unidades del sistema inglés, por ser éstas como comúnmente se les identifican y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internacional son: 1 HP = 0,7457 Kw; 1Lb-pie = 1,3558 Nw-m y 1 Lb = 0,454 kg. Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados en la tabla	PROCEDENTE En el Proyecto de Norma se indicará que lo motores fabricados bajo las normas europeas se acepta una variación del 5% para las especificaciones de potencia y torque.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
JUSTIFICACIÓN La conversión de torque y potencia del sistema inglés al sistema internacional para los motores construidos bajo la normatividad europea no es lineal. La razón de esto es porque el método de prueba con el que se obtienen las curvas del motor (curva Potencia vs Torque) son diferentes. La prueba europea incluye que al elaborar las curvas de torque y potencia se agreguen componentes en funcionamiento como el alternador, el ventilador, el filtro de aire, etc., que hacen que se pierda un porcentaje de la potencia y el resultado es menor que el que se obtiene en las pruebas americanas, en donde se prueba el motor sin accesorios. Adicionalmente, hay factores de temperatura y presión ambiental diferentes. Por consiguiente, lo que se ofrece como torque (N-m) y potencia (KW) en la placa de datos de motores europeos sería mayor si se realiza bajo la norma americana. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	
c) Luces encendidas permanentemente, ~~mediante sistema electrónico instalado en el vehículo que las encienda al momento de ponerlo en marcha.~~ JUSTIFICACIÓN El hecho de estar encendidas es lo que debe estar normado, mas no el método empleado para hacerlo.	PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso de las luces encendidas, considerando que son un señalamiento que permite la visualización del vehículo en condiciones de clima lluvioso o con niebla, y a fin de coadyuvar con la seguridad de forma general, esta disposición se cambia para hacerla obligatoria para todos los vehículos materia de la Norma. Por lo anterior, se establece en la Norma que las luces encendidas permanentemente deberá realizarse durante toda la operación y circulación del vehículo o configuración, disposición que aplicará para todos los vehículos, para quedar como notas en las tablas de clasificación de vehículos como sigue: <i>Tabla: 5.2.1</i> <i>Nota: Los autobuses deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.</i> <i>Tabla: 5.2.2</i> <i>Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.</i> <i>Tabla: 5.2.3</i> <i>Nota: Las configuraciones de tractocamión articulado deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente</i> <i>Tabla: 5.2.4</i> <i>Nota: Las configuraciones de tractocamión semirremolque-remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																							
6.2.1.1 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, los cuales no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo; no obstante, ese ancho máximo sí incluye los elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga. 6.2.1.1 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, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga, ni señales de posición, los cuales no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo; no obstante, ese ancho máximo sí incluye los elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga. JUSTIFICACIÓN Es común que los sistemas de sujeción y cobertura de la carga sobresalgan de la estructura sólida del vehículo de tal forma que puedan hacer su función adecuadamente. De igual forma los sistemas de señalización como los banderines y las luces de posición lateral trasera sobresalen del ancho del vehículo de tal forma que el operador localice fácilmente la posición de la parte trasera del semirremolque y pueda conducir maniobrando para compensar cualquier desviación del semirremolque. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – neutro CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	PROCEDE PARCIALMENTE Se mantiene el texto de la Norma vigente, como se señala a continuación:: 6.2.1.1 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, elementos 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.																																							
TABLA C <table><tr><th rowspan="2">VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR</th><th rowspan="2">NÚMERO DE EJES</th><th rowspan="2">NÚMERO DE LLANTAS</th><th colspan="4">LARGO TOTAL (cifras en metros)</th></tr><tr><th>ET y A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td>B2</td><td>2</td><td>6</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>12.5</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>8</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>12.5</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>10</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>12.5</td></tr><tr><td>B4</td><td>4</td><td>10</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>14.0</td><td>12.5</td></tr></table>	VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)				ET y A	B	C	D	B2	2	6	14.0	14.0	14.0	12.5	B3	3	8	14.0	14.0	14.0	12.5	B3	3	10	14.0	14.0	14.0	12.5	B4	4	10	14.0	14.0	14.0	12.5	PROCEDE PARCIALMENTE Se consideró que para dar certeza al gobernado, la Tabla C debía señalar NA (No Autorizado) para las configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo “B”, ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente articulados, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad.
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR				NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)																																		
	ET y A	B	C			D																																		
B2	2	6	14.0	14.0	14.0	12.5																																		
B3	3	8	14.0	14.0	14.0	12.5																																		
B3	3	10	14.0	14.0	14.0	12.5																																		
B4	4	10	14.0	14.0	14.0	12.5																																		

PROMOVENTE / COMENTARIO								RESPUESTA
	C2	2	6	14.0	14.0	14.0	12.5	Respecto a los camiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla C-2, para establecer lo siguiente: <i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> Para el caso de los vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones, facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.
	C3	3	8	14.0	14.0	14.0	12.5	
	C3	3	10	14.0	14.0	14.0	12.5	
	C4	4	12	14.0	14.0	14.0	12.8	
	C2-R2	4	14	31.0	28.5	N/A	N/A	
	C3-R2	5	18	31.0	28.5	N/A	N/A	
	C3-R3	6	22	31.0	28.5	N/A	N/A	
	C2-R3	5	18	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T2-S1	3	10	23.0	20.8	18.5	N/A	
	T2-S2	4	14	23.0	20.8	18.5	N/A	
	T2-S3	5	18	23.0	20.8	18.5	N/A	
	T3-S1	4	14	23.0	20.8	18.5	N/A	
	T3-S2	5	18	23.0	20.8	18.5	N/A	
	T3-S3	6	22	23.0	20.8	18.5	N/A	
	T2-S1-R2	5	18	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T2-S1-R3	6	22	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T2-S2-R2	6	22	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T3-S1-R2	6	22	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T3-S1-R3	7	22	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T3-S2-R2	7	26	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T3-S2-R4	9	34	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T3-S2-R3	8	30	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T3-S3-S2	8	30	25.0	28.5	N/A	N/A	
	T2-S2-S2	6	22	31.0	28.5	N/A	N/A	
	T3-S2-S2	7	26	31.0	28.5	N/A	N/A	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
JUSTIFICACIÓN Se agrega la longitud máxima para la configuración C4. Se incluyen las longitudes máximas de las configuraciones TSR y TSS en los caminos tipo B. Se propone que se le permita el tránsito considerando que una configuración TSR en la longitud máxima propuesta invade menos carril en una curva que las configuraciones C-R y T-S en su longitud mayor permitida. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – positivo	
Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrá circular en caminos Tipo ET y A. JUSTIFICACIÓN Eliminar pues en las tablas se muestra lo permitido, lo que la hace redundante, además de que si alguna configuración tiene un permiso de conectividad, la interpretación de la NOM sería confusa. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro	NO PROCEDENTE Se consideró que para dar certeza al gobernado, el proyecto de Norma debía señalar que las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente sólo debían circular por caminos Tipo ET y A, ya que como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos tipo “B”, en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad
Para los tractocamiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m. y circulen en caminos “ET” y “A”. En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente. Para los tractocamiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 13,70 m. y circulen en caminos “ET” y “A”. En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente. JUSTIFICACIÓN De acuerdo con lo establecido en normas anteriores la longitud máxima de los semirremolques en configuraciones doblemente articuladas permitida en la NOM-012- SCT-2-1995 era de 12.80 metros de acuerdo con el numeral 5.2.1.6 segundo párrafo, en tanto que la permitida en la NOM-012-SCT-2-2008 es de 13.70 metros de acuerdo con el numeral	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para tractocamión doblemente articulado, se podrán utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81 m), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo “ET” y “A”; y se conservará la longitud para la configuración de camión con remolque. El estudio que realizó el Instituto Mexicano del Transporte, se denominó “Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R”, el cual estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies (12.81 m), en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
6.2.1.6.1. La variación en longitud a la baja atenta contra el estado de derecho y certeza jurídica de las empresas que, cumpliendo con la legislación vigente en su momento, adquirió semirremolques de longitudes legales para transitar en configuraciones doblemente articuladas. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo “ET” y “A”, considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo “ET” y “A”, así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. No obstante, en el Proyecto de Norma, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 12,81 m., exclusivamente cuando circulen en caminos tipo “ET”, “A” y en caminos tipo “B” donde deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Se incluye en el Proyecto de Norma, la disposición siguiente: <i>6.2.1.5 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 "C-2" de esta Norma.</i> <i>Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies).</i> <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i> <i>Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</i>
6.2.1.5 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 "C" de esta Norma. Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 12,19 m. Eliminar el párrafo: ~~Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 12,19 m.~~ JUSTIFICACIÓN Este párrafo no tiene ninguna razón de ser pues en configuraciones sencillas T-S transitando en carreteras tipo A es posible el jalar semirremolques de 16.15 m (53') sin rebasar la longitud máxima permitida de 23 metros de defensa a defensa. JUSTIFICACIÓN SEGURIDAD-neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	PROCEDE PARCIALMENTE Se considera que la eliminación del párrafo crea incertidumbre al gobernado, respecto de la aplicación de la especificación. Sin embargo, se conservará el texto original, ajustándose a 16.16 m.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
b) 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 "PRECAUCIÓN AL REBASAR", en fondo naranja reflejante y letras negras. b) Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCIÓN AL REBASAR", en fondo naranja reflejante y letras negras. JUSTIFICACIÓN Permitir tamaños mayores del letrero. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	PROCEDENTE Se considera que incluir la palabra "mínimas" clarifica el texto de la especificación.
6.2.1.6.2 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), en todos los casos, deberá estar equipado con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés). Eliminar: ~~6.2.1.6.2 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), en todos los casos, deberá estar equipado con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).~~ La NOM debe ser explícita en cuanto a su redacción y requerimiento de especificaciones. Estamos de acuerdo en que los transportistas deben contar con medios para poder controlar en todo momento la operación de sus vehículos, sin embargo no nos parece correcto el dejar una descripción tan ambigua en una frase que resultará en que el transportista mostrará que su vehículo cuenta con el equipo pero que al final del día no es utilizado. La redacción confunde y lo deja abierto para que exista corrupción en las carreteras, de ahí la sugerencia de eliminarlo.	NO PROCEDENTE Se conserva en el Proyecto de Norma la obligación de que las configuraciones doblemente articuladas estén equipadas con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) y en el apartado de definiciones se describe claramente el sistema que se solicita.
6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m. 6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13.70 m. JUSTIFICACIÓN De acuerdo con lo establecido en normas anteriores la longitud máxima de los semirremolques en configuraciones doblemente articuladas permitida en la NOM-012- SCT-2-1995 era de 12.80 metros de acuerdo con el numeral 5.2.1.6 segundo párrafo, en tanto	PROCEDE PARCIALMENTE Derivado de los estudios realizados por el Instituto Mexicano del Transporte se considerará en el Proyecto de Norma que para tractocamión doblemente articulado, se podrán utilizar semirremolques de hasta 42 pies (12.81m.), exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; así como se conservará la longitud para la configuración camión con remolque. El estudio que realizó el Instituto Mexicano del Transporte, se denominó "Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R", el cual estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
que la permitida en la NOM-012-SCT-2-2008 es de 13.70 metros de acuerdo con el numeral 6.2.1.6.1. La variación en longitud a la baja atenta contra el estado de derecho y certeza jurídica de las empresas que, cumpliendo con la legislación vigente en su momento, adquirieron semirremolques de longitudes legales para transitar en configuraciones doblemente articuladas. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, en el Proyecto de Norma, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 12,81 m., exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET", "A" y en caminos tipo "B" donde deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación. Se incluye en el Proyecto de Norma, la disposición siguiente: <i>6.2.1.5 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 "C-2" de esta Norma.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta 16,16 m (53 pies). 6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies). Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma. Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).
Agregar: 6.2.1.6.6 Portar en la parte posterior del semirremolque trasero, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCIÓN DOBLE SEMIRREMOLQUE", en fondo naranja reflejante y letras negras JUSTIFICACIÓN Ser consistente con el aviso que se prescribe a las configuraciones TS de gran longitud. En las doblemente articuladas cuya longitud es en la mayoría de los casos mayor a 20.80 m opinamos que el letrero es pertinente. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – neutro CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	PROCEDENTE Se considera que abona a la seguridad la obligación de contar con un rótulo o un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCIÓN DOBLE SEMIRREMOLQUE", en fondo naranja reflejante y letras negras.
6.4 Casos de conectividad. 6.4.1 Vehículos de Carga. 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, llegar a un centro de distribución, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje con los pesos y dimensiones máximos autorizados, incluyendo los adicionales del numeral 6.1.2.2, deberán cumplir las condiciones siguientes:	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el numeral 6.4.1.1 del Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA. Para quedar como sigue: 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: Respecto a que los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se modifica el texto al pie de la tabla B-2, para establecer lo siguiente:

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
JUSTIFICACIÓN <i>El concepto de conectividad nació a raíz de que el desarrollo del país también localizó industrias y centros de distribución aledaños a carreteras de especificaciones medias y bajas, cercanos a municipios de tamaño mediano. Para que esas industrias y localidades sean competitivas es necesario que saquen sus mercancías competitivamente, así como que se alleguen de insumos y mercancías para sus habitantes de forma eficiente.</i> <i>El otorgar permisos de conectividad debiera haber permitido a la SCT el allegarse de la información estadística para resolver esas restricciones en las carreteras tipo B y C de tal forma que los transportes puedan llegar seguros en sus recorridos origen – destino y el concepto desapareciera por el desarrollo mismo. Los permisos de conectividad NO nacieron para que las empresas productoras o los transportistas se ahorrran un peso por no transitar en caminos de cuota, nacieron para que hubiera información suficiente para la planeación de inversión en infraestructura y poder así tener comunicados a los centros de producción con los de distribución y los de consumo de manera eficiente.</i> <i>Es por ello que el destino de los productos que salen de una planta de producción debe estar incluido, indicando claramente que se puede transitar con los pesos y dimensiones máximas correspondientes a la carretera principal por la que transitará.</i> SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – positivo	<i>Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>
PROYECTO ACTUAL <i>I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de Internet las autorizaciones emitidas; y estas emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.</i> CAMBIO PROPUESTO <i>I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción o de distribución, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de la DGAF de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de Internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.</i>	PROCEDE PARCIALMENTE Se incorporará en el Proyecto de Norma la definición de CENTROS LOGÍSTICOS Y/O DE TRANSFERENCIA. Se eliminará la solicitud de inviabilidad económica. Asimismo, se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que los solicitantes aporten información de origen-destino, tramo solicitado, señalar la cantidad y ubicación de puentes en el tramo solicitado, los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																											
JUSTIFICACIÓN SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro																												
PROYECTO ACTUAL <i>b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.</i> CAMBIO PROPUESTO <i>b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de acuerdo con la autorización. En caminos tipo B o C, previo dictamen de la DGAF de la Secretaría.</i> JUSTIFICACIÓN <i>La restricción física para el tránsito seguro de una configuración de doble semirremolque o de configuración sencilla de camión remolque o tractocamión semirremolque, todos ellos con las longitudes máximas permitidas por las tablas de la NOM012 puede existir en mayor o menor grado antes o después del recorrido de 50 km. Es por ello que al otorgar el permiso la SCT DEBE indicar las condiciones de seguridad que ha de implementar el transportista al hacer uso del permiso, garantizando así la seguridad al transitar en las restricciones que impone el camino de menor especificación.</i> SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – positivo	NO PROCEDENTE Para atender el tema de conectividad, se revisaron los 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el periodo 2008-2014 por tramos de caminos tipo B, obteniendo que alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%), estos dos últimos supuestos ya contemplados en el Proyecto de Norma. A partir también de la base de datos para análisis de 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma.	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																										
51 a 60	39	1.8																										
61 a 70	9	0.4																										
71 a 80	571	26.7																										
81 a 90	937	43.9																										
91 a 100	82	3.8																										
101 a 150	426	19.9																										
Más de 150	72	3.4																										
SUMA	2,136	100.0																										

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
<i>IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de dos años, a partir de su emisión.</i> <i>IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será indefinida en tanto no existan caminos de mayor especificación que permitan transitar de forma más eficiente.</i> JUSTIFICACIÓN SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE – neutro	NO PROCEDENTE Se establecerá en el Proyecto de Norma una vigencia de tres años. La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada tres años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet. Con la disminución de los años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado para que pueda acceder a los beneficios de la reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso.
9. Vigilancia <i>La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i> <i>La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.</i> <i>La Secretaría podrá sancionar con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.</i> <i>La Secretaría sancionará con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.</i> JUSTIFICACIÓN <i>Eliminar dinámico pues al día de hoy no existe una NOM sobre esta forma de determinar el peso lo que invalidaría las mediciones. Al dejarlo sin especificar se puede en cualquier momento pesar con el dispositivo que se encuentre normado sin necesidad de recurrir a revisar esta NOM.</i>	PROCEDE PARCIALMENTE En el Proyecto de Norma se establecerá que el sistema de control de las básculas de pesaje debe ser electrónico.
10. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC) 10.3.5 <i>El cumplimiento de esta Norma se verificará por personal autorizado dependiente de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal. Se podrá permitir la presencia de observadores representantes de organizaciones de transportistas para brindar mayor transparencia al proceso.</i>	NO PROCEDENTE Respecto a la palabra “permitirá” se conservará conforme al texto original, ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación. No obstante, se precisará que la presencia de observadores será durante los operativos de verificación de peso y dimensiones en los puntos que se habiliten para tal efecto, a fin de brindar mayor transparencia al proceso; lo anterior, previa invitación o solicitud por escrito.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
10.3.5 El cumplimiento de esta Norma se verificará por personal autorizado dependiente de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal. Se permitirá la presencia de observadores representantes de organizaciones de transportistas para brindar mayor transparencia al proceso. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE – neutro	
10.3.7 Se verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso vehicular, más el peso de la carga sea mayor a 4 t (PBV). 10.3.7 Se verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso bruto vehicular de diseño (PBVD) sea mayor a 4 ton. JUSTIFICACIÓN El dato de PBVD es declarado por el fabricante del vehículo por lo que puede incluirse en los datos de la matrícula y así poder determinar en carretera qué vehículos deben ser verificados y cuáles no. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – neutro CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro	NO PROCEDENTE El Proyecto de Norma establece que se verificará su cumplimiento cuando el vehículo o configuración vehicular se encuentra en circulación en las carreteras y puentes de jurisdicción federal. Por lo tanto, el peso que se verifica es el peso bruto vehicular PBV, que es el peso del vehículo más el peso de la carga, sin considerar el peso bruto vehicular de diseño PBVD, que es mayor al PBV, por tener incluido el factor de seguridad en el diseño del vehículo.
10.4 Verificación. a) La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones 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 del fabricante y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones. a) La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones 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 excedan ni el peso bruto vehicular de diseño (PBVD) ni la capacidad de diseño de cada uno de los ejes (CDE) y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro	NO PROCEDENTE El Proyecto de Norma regula el peso bruto vehicular de los vehículos y configuraciones vehiculares en operación cuando se encuentran o circulando en los caminos y puentes de jurisdicción federal; y ya que en el numeral 10.4 del Proyecto se establece que la verificación incluye que no se exceda el peso máximo de diseño del fabricante, se estima que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.

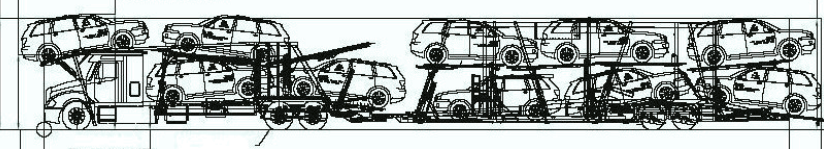
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA								
13. Transitorios PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación, con excepción de los pies de nota de las tablas del numeral 6.1.2.2.1, los cuales entrarán en vigor como sigue: nota 2 de la tabla de configuraciones TS, TSR y TSS 180 días posterior a la publicación y nota 1 de la tabla de camión y camión remolque y notas 2 y 4 de la tabla la configuraciones TS, TSR y TSS 3 años posterior a la publicación. Congruencia con las propuestas de inclusión de especificaciones de seguridad adicionales para el tránsito con pesos adicionales	PROCEDE PARCIALMENTE Se incluirá en el Proyecto de la Norma Oficial Mexicana el artículo Transitorio CUARTO, donde se otorga un plazo de 6 meses para realizar adaptaciones a los semirremolques que excedan las dimensiones establecidas en la Norma, condicionado a que los transportistas presenten su programa de adecuación ante la DGAF, como a continuación se señala: <i>"CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal."</i>								
Arq. Victor H. Trejo Sotres, Director General Asociación Mexicana de la Industria de Concreto Premezclado Por medio de la presente les hago llegar los comentarios que hemos expuesto a ustedes por diferentes medios y reuniones para la modificación de la NOM 012 SCT y considerar los vehículos utilizados en la Industria del Concreto Premezclado. Cabe mencionar que nuestro gremio da un servicio a la industria de la construcción en todo el país y si se aplica el Anteproyecto de Norma como está habrá una afectación directa a los consumidores al tener que disminuir la carga de las unidades de 6.5 m3 a 4.5 m3 y los camiones tipo bomba de concreto no podrán circular. Por ello insistimos encarecidamente en considerar las unidades con sus características especiales y evitar así una afectación a la economía de los consumidores entre los que está también el Gobierno y la SCT en los proyectos de infraestructura. Aun cuando nuestro parque vehicular podría parecer pequeño (más de 12,000 unidades a nivel nacional) comparado con otro tipo de flotillas, si se considera el impacto al sector construcción que es base de la economía del país es un impacto relevante pues consideramos el precio del CONCRETO PREMEZCLADO se vería afectado a la alza en un 15% en promedio por la aplicación de la NOM como actualmente se encuentra, además de tener que dejar de hacer servicio de bombeo, el cual es indispensable en las obras. CIFRAS DE LA INDUSTRIA <table border="1"> <tr> <td>CAMIONES REVOLVEDORA 3 EJES</td><td>11,357</td></tr> <tr> <td>CAMIONES REVOLVEDORA 4 EJES</td><td>493</td></tr> <tr> <td>CAMIONES BOMBA PLUMA 3 EJES</td><td>1,268</td></tr> <tr> <td>CAMIONES BOMBA PLUMA 4</td><td>87</td></tr> </table>	CAMIONES REVOLVEDORA 3 EJES	11,357	CAMIONES REVOLVEDORA 4 EJES	493	CAMIONES BOMBA PLUMA 3 EJES	1,268	CAMIONES BOMBA PLUMA 4	87	PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso de los vehículos C4, éstos serán considerados en un apartado del Proyecto de Norma denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", donde en forma precisa se establece la autorización para permitir la circulación de vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba de 3 o 4 ejes, estableciendo las condiciones a que se sujetarán en cuanto a peso, dimensiones, registros y controles específicos, que permitirán evaluar su forma y frecuencia de operaciones, facilitando su supervisión por parte de las instancias competentes.
CAMIONES REVOLVEDORA 3 EJES	11,357								
CAMIONES REVOLVEDORA 4 EJES	493								
CAMIONES BOMBA PLUMA 3 EJES	1,268								
CAMIONES BOMBA PLUMA 4	87								

PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA								
<table><tr><td>EJES</td><td></td></tr><tr><td>Generación de empleos</td><td>20,300</td></tr><tr><td>Plantas Productoras</td><td>1,330</td></tr><tr><td>Valor de ventas nacional (MXP)</td><td>\$23,000,000,000.00</td></tr></table>				EJES		Generación de empleos	20,300	Plantas Productoras	1,330	Valor de ventas nacional (MXP)	\$23,000,000,000.00	
EJES												
Generación de empleos	20,300											
Plantas Productoras	1,330											
Valor de ventas nacional (MXP)	\$23,000,000,000.00											
IMPACTOS ESTIMADOS												
Con el ante proyecto actual se prevén los siguientes impactos:												
– Incremento en número de viajes en un 44% – Incremento al precio del producto estimado en un 15% al consumidor – No se podría dar servicio de bombeo de concreto en México – Incremento en parque vehicular para cubrir la misma demanda – Mayor generación de CO2 – Mayor riesgo por mayor frecuencia de viajes – Incremento en precios al consumidor (SCT, Construcción en general) – Si la norma se aplicara en Estados y Municipios, una industria y un insumo básico tendería a desaparecer por los pesos asignados en el APROY NOM012												
CÁLCULO NÚMERO DE VIAJES												
A	Producción anual México 2013	23,000,000.00	Fuente: estudio propio AMIC									
B	# de Camiones Revolvedora 8 m3 (2013)	11,323.00	Fuente: estudio propio AMIC									
D-A/B	Promedio M3/camión/año 2013	2031.2638										
E	Volumen promedio/camión/viaje	6.5	Fuente: Estudio de indicadores de la industria del Concreto Premezclado FIHP 2013									
F-D/E	# de viajes promedio/año 2013	312.5										
G	Volumen promedio/viaje con APROY NOM	4.5	Considerando los pesos permitidos en la norma									
H-D/G	# de viales promedio/año actual	451.4										

PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA
I	Incremento mínimo en número de viajes	44%		
J	Incremento estimado en el precio final del producto al consumidor	15%		
ARGUMENTOS ADICIONALES Solicitamos incluir en la norma estos vehículos y que se consideren estos vehículos con sus características particulares. Estos vehículos son diferenciados comparados con un C3 por las siguientes causas: - Un motor diferente (mayor potencia y torque) y chasis más robusto - Una suspensión mejorada híbrida (adecuada para los tipos de camino que circula, carreteras y terracería) - Llantas delanteras más anchas - Realiza viajes cortos en la ciudades - Atiende obras de inversión pública y privada - En otros países se cuenta con excepciones para estos vehículos (ejemplos: . 1. Directive 96/53/EC on weights and dimensions of heavy-duty vehicles involved in transport in the EU. 2.- Texas Transportation Code - Chapter 622 Special Provisions And Exceptions For Oversize Or Overweight Vehicles. Permit For Ready-Mixed Concrete Trucks (Sec. 623.0171). http://www.txdps.state.tx.us/cve/except.htm Por todo lo anterior hacemos las propuestas siguientes. Propuesta A : Agregar: 5.2.6 Se autoriza la circulación de revolvedoras y bombas de concreto en configuraciones C3 especial con peso bruto vehicular de hasta 30.5 t y eje trasero tándem de 22.0 ton y con peso en eje de dirección de hasta 9.0 t. En configuraciones C4 con peso bruto vehicular de hasta 43.5 t con peso en cada eje de dirección de hasta 8.0 t y 27.5 ton eje trasero tipo tándem. No se permite que transiten con peso bruto vehicular superior al PBVD, ni descarga por ejes superior al CDE, marcados en la placa de especificaciones del vehículo. Propuesta B: Modificar el numeral 6.1.1.1.2 del Proyecto NOM-012-SCT-2-2014, para quedar como se señala a continuación: Anexo agrega presentación que contiene mayores detalles y fundamentos de la propuesta e información técnica de los vehículos. 6.1.1.1.2 Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima 7,0 t. a los vehículos C-3 únicamente para vehículos vocacionales tipo bomba de concreto. Así mismo, se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima 9,0 t. a los vehículos C-3 únicamente para vehículos vocacionales tipo revolvedora. Para ambos casos, la concentración máxima de los ejes traseros deberá ser de 22.0 t . Para el caso de los vehículos tipo revolvedora que se menciona en este párrafo, el PBV (Peso Bruto Vehicular) será de 31.0t.				

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima 7,5 t. a los vehículos C-4, siempre que para vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A. No se permita que transiten con peso bruto vehicular superior al PBVD no descarga superior a CDE marcados en la placa de especificaciones del vehículo.	
Alfredo Lujambio Rafols LES ANEXO ARTÍCULO PUBLICADO EN EL PERIODICO "PULSO" DE SAN LUIS POTOSÍ EL DIA DE HOY EN EL QUE SE PRESENTA UN TESTIMONIO MÁS DEL ENORME PELIGRO QUE ENTRAÑAN LOS TRAILERS DE DOBLE CAJA EN LAS CARRETERAS MEXICANAS, QUE ADEMÁS DE LA DESTRUCCIÓN DE VIDAS Y BIENES MATERIALES, CAUSA GRAN DESTRUCCIÓN DEL ASFALTO O PAVIMENTO, POR EL PESO EXCESIVO. ME PERMITO RECORDARLES QUE CADA DÍA QUE PASE PUEDE HABER UNA NUEVA TRAGEDIA CON MUCHAS VÍCTIMAS, SI NO ESTABLECEN YA SU PROHIBICIÓN. Y ESO LO TENDRÁN QUE LLEVAR EN LA CONCIENCIA LOS GOBERNANTES Y FUNCIONARIOS NEGLIGENTES EN EL CUMPLIMIENTO DE SU DEBER.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Alfredo Lujambio Rafols no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Cap. Fausto Velázquez, Director General de Andrómeda Mi apreciación es que están dejando de lado aplicaciones muy importantes y gestiones en el ámbito ambiental, como el programa Transporte Limpio, en el cual se está impulsando entre otros aspectos el uso de tecnologías para la reducción de GEI, como aerodinámica, así como las recomendaciones que contiene la estrategia nacional del cambio climático que está impulsando fuertemente nuestro presidente Peña y los trabajos que está haciendo en conjunto la SCT con la agencia alemana GIZ en materia de la elaboración de una NAMA para la eficiencia en el transporte, sin descartar, los cambios que aplicarán por la ley energética y las consignas que tiene la Secretaría de Energía y CONUEE en reducir el indicador de contaminantes que emite el transporte pesado a la atmósfera, sumado a las recomendaciones internacionales al respecto. El costo actual de combustibles, aunado a mayores restricciones para la circulación y la necesidad de invertir para estar a la altura de los reglamentos requiere proponer al empresario (hombre camión, mediana y gran empresa) alternativas de ahorro y eficiencia que puedan contrarrestar estos efectos, hay ya muchas estrategias, programas y tecnologías probadas y certificadas a nivel mundial que están operando, creo que en México sólo falta incluirlas, difundirlas y ponerlas en marcha. Se ve distante la posibilidad de tener motores súper eficientes por la baja calidad de los combustibles (DIESEL) en México, con las especificaciones EURO o EPA más recientes, pero sí están disponibles tecnologías y programas para el mejoramiento y eficiencia, que contribuyen además a una renovación de la cultura del transportista y que aumentan la seguridad y que en mi opinión deben ser parte en esta valiosa oportunidad de promover un cambio en una NOM que tenía varios años operando y que requiere una renovación considerando la mayor cantidad de aristas posibles. Humildemente mi comentario con el único fin de sumar a un mejor transporte, moderno y a la altura de las expectativas mundiales.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Cap. Fausto Velázquez de Andrómeda, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA																																								
Ing. Noel Cosmo, Director General de LOHR MEXICO S.A. DE C.V. Favor de encontrar abajo mis comentarios sobre el anteproyecto de la NOM-012-SCT. A. <u>Comentarios sobre la Tabla 5.2.2</u> TABLA 5.2.2 <table><tr><th colspan="4">CAMIÓN UNITARIO (C)</th></tr><tr><th>NOMENCLATURA</th><th>NÚMERO DE EJES</th><th>NÚMERO DE LLANTAS</th><th>VEHÍCULO</th></tr><tr><td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td></td></tr><tr><td>C3</td><td>3</td><td>8-10</td><td></td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">CAMIÓN-REMOLQUE (C-R)</th></tr><tr><th>NOMENCLATURA</th><th>NÚMERO DE EJES</th><th>NÚMERO DE LLANTAS</th><th>VEHÍCULO</th></tr><tr><td>C2-R2</td><td>4</td><td>14</td><td></td></tr><tr><td>C3-R2</td><td>5</td><td>18</td><td></td></tr><tr><td>C2-R3</td><td>5</td><td>18</td><td></td></tr><tr><td>C3-R3</td><td>6</td><td>22</td><td></td></tr></table> (1) Nota: El camión unitario C4 deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices). Falta la configuración vehicular Camión-Semirremolque. En configuración tipo góndola o madrina para el transporte de vehículos circulan equipos C3-S2. El camión tiene un dispositivo de enganche llamado quinta baja (comúnmente llamado en EUA, "stinger with low fifth-wheel"). Abajo, viene un dibujo de tal unidad:		CAMIÓN UNITARIO (C)				NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO	C2	2	6		C3	3	8-10		CAMIÓN-REMOLQUE (C-R)				NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO	C2-R2	4	14		C3-R2	5	18		C2-R3	5	18		C3-R3	6	22		PROCEDE PARCIALMENTE Para el caso específico de configuraciones de Camión-Remolque (CR) se incluirá en el proyecto de norma un párrafo, donde se señala que dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla correspondiente, para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m. En relación con el comentario de agregar la definición de una "QUINTA BAJA" en la sección de definiciones, se resuelve su no inclusión, en virtud de que la definición de convertidor que contiene la norma define y aplica a dicho dispositivo de enganche, no sólo al convertidor tipo Dolly, además de que con la aplicación de la definición de convertidor que contiene el proyecto de Norma, se conceptualiza el remolque con Quinta baja o camión semirremolque (CS) que propone y con convertidor tipo Dolly. Asimismo, se incluirá en el Proyecto de Norma el párrafo de la Norma vigente, donde se señala lo siguiente: <i>Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas.</i> Finalmente, en el Proyecto de la Norma se incluyó un apartado específico denominado: "Vehículos y configuraciones especiales", en el cual se contempló el caso de las unidades vehiculares tipo góndola o madrina, mismas que deberán cumplir con especificaciones técnicas y de seguridad relativas al transporte de esta carga especializada. Y en el apartado de definiciones, se incorpora la relativa a esta configuración.
CAMIÓN UNITARIO (C)																																										
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO																																							
C2	2	6																																								
C3	3	8-10																																								
CAMIÓN-REMOLQUE (C-R)																																										
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO																																							
C2-R2	4	14																																								
C3-R2	5	18																																								
C2-R3	5	18																																								
C3-R3	6	22																																								

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
 No existen leyes de peso ni dimensión por tal equipo. Habría que agregar la configuración vehicular en la NOM012 y establecer las reglas por tal configuración. Sección "4. Definición" Hay que agregar la definición de una quinta baja en esta sección. C. Artículo 6.2.1.6.5 6.2.1.6.5 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m. Establecer los límites de longitud mayores físicamente. Para configuración tipo madrina o góndola para transporte de vehículos, es preferible definir la distancia de perno rey a defensa trasera ya que lo importante es el respeto del descuadre.	
Ing. Carlos Alberto Martínez, Gerencia Ráfagas del Pacífico Nosotros, Ráfagas del Pacífico, ubicados en Bulevar Quiroga sin número Colonia Villa del Real C.P.83117 en Hermosillo, Sonora. Nos oponemos rotundamente a la aprobación de la NOM - 012. Nos parece ridículo que, teniendo carreteras en general en malas condiciones, pretendamos ser el país líder en lo que a dimensiones y pesos aprobados para la legal circulación se refiere. De dónde sacan ustedes que nuestras carreteras tienen las características que soporten esas dimensiones y esos pesos. Lo que necesitamos realmente es suprimir por completo los doble remolques y reducir el peso a un máximo de 36 toneladas. Ni si quiera los contenedores están fabricados para aguantar el castigo a los que ustedes los quieren someter. Si lo que pretenden es acabar con la inflación que genera el transporte, debería empezar por eliminar las casetas de cobro de las carreteras hasta los caminos sean dignos de los precios que se pagan.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Ing. Carlos Alberto Martínez de Ráfagas del Pacífico, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Silverio Reyes Castañeda y Stephany Vanessa de Mendieta Zapata Representante Legal de DAIMLER S. DE R.L. DE C.V. Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley de Metrología y Normalización, acudo en tiempo y forma a exponer las observaciones que mi representada tiene al proyecto de la norma oficial mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en los siguientes términos: ANTECEDENTES	PROCEDE PARCIALMENTE Sobre la disminución de longitud de los semirremolques, se comenta lo siguiente: El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R. El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies (12.19 m) de longitud

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
1. CON FECHA 11 DE JUNIO DE 2014 SE PUBLICÓ EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-012-SCT-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCION FEDERAL, EN LO SUCESIVO "PROY-NOM-012", RESPECTO DE LA CUAL SE FORMULAN LAS SIGUIENTES: OBSERVACIONES PRIMERA.- EN TERMINOS DEL PROYECTO DE NORMA PROY-NOM-012 QUE SE ANALIZA, SE ESTABLECE EN EL PUNTO 6.2.1.6.5 QUE "DENTRO DE LA LONGITUD TOTAL MÁXIMA AUTORIZADA de 31.0 m y 28.5 A QUE SE REFIERE LA TABLA "C", PARA LAS CONFIGURACIONES CAMION CON REMOLQUE Y TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO, NO SE PERMITE EL ACOPLAMIENTO DE SEMIRREMOLQUES O REMOLQUES CON LONGITUDES MAYORES A 12.19 m" SIN EMBARGO EL LIMITAR EL USO DE SEMIRREMOLQUES O REMOLQUES NO MAYORES A 12.19 m TIENE LAS SIGUIENTES AFECTACIONES AL SECTOR: a) LIMITA LA INNOVACION TECNOLOGICA AL NO PODER OFERTAR VEHICULOS CON DIMENSIONES MAS CORTAS Y PODER HACER USOS DE CONFIGURACIONES DE ARRASTRE DE HASTA 13.7 m COMO LO AUTORIZA LA NORMA VIGENTE. b) DE ACUERDO AL INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE (NOTAS, NUMERO 142, MAYO/JUNIO DE 2013), SOLO EL 11.8% DE LOS VEHICULOS DE CARGA QUE CONFORMAN LA FLOTA VEHICULAR TIENEN LA CONFIGURACIÓN T3-S2-R4 Y SIN EMBARGO SE AFECTA AL RESTO DE LA FLOTA QUE CONSTITUYE LOS T-S-R Y T-S-S SON AFECTADOS CUANDO ESTAS CONSTITUYEN UN PORCENTAJE MINIMO DE LA FLOTA QUE CIRCULA EN MÉXICO. c) "DADO QUE UNA CARRETERA DEBE PROYECTARSE PARA QUE FUNCIONE EFICIENTEMENTE DURANTE UN DETERMINADO NÚMERO DE AÑOS, NO DEBERÁN PROYECTARSE LOS CAMINOS SOLAMENTE EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE VEHÍCULO ACTUAL, SINO QUE DEBERÁN ANALIZARSE LAS TENDENCIAS GENERALES DE ESAS CARACTERÍSTICAS A TRAVÉS DE LOS AÑOS, PARA PREVER HASTA DONDE SEA POSIBLE LAS MODIFICACIONES FUTURAS" d) POR OTRO LADO EL PROHIBIR LA CONFIGURACIÓN DE 13.7 m ATENTA CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN LAS CARRETERAS EN EL SENTIDO QUE OBLIGARÁ A LOS TRANSPORTISTAS A UTILIZAR VEHÍCULOS ADICIONALES PARA TRANSPORTAR LA MISMA CARGA LO CUAL REPERCUTIRÁ EN ALTERAR LAS CAPACIDADES, NIVEL Y VOLUMEN DE SERVICIO ASÍ COMO TAMBIÉN EN LA VELOCIDAD DE DISEÑO DE LAS CARRETERAS.	(combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies (12.81 m), en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coqueo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo "ET" y "A", considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo "ET" y "A", así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas. No obstante, en el Proyecto de Norma, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31.00 m, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 12.81 m., exclusivamente cuando circulen en caminos tipo "ET", "A" y en caminos tipo "B" donde deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																									
e) POR OTRO LADO LAS CONFIGURACIONES T-S-R Y T-S-S- DE ACUERDO A LA TABLA “C” PROPUESTA EN EL PROYECTO DE NORMA PROY-NOM-012 SOLO SE ESTA AUTORIZANDO CAMINOS DE ALTA ESPECIFICACIÓN ET Y A POR LO QUE NO HABRÍA PROBLEMA EN AUTORIZAR ESTE TIPO DE CONFIGURACIONES ATENDIENDO AL LARGO MÁXIMO PERMITIDO DE 31 m. ASÍ MISMO, NO HAY UNA JUSTIFICACIÓN TÉCNICA NI MEDIOAMBIENTAL QUE EXPLIQUE LOS BENEFICIOS EN LA REDUCCIÓN DE LA DIMENSIÓN AUTORIZADA. f) LA REDUCCIÓN DE DIMENSIONES EN LOS REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES DE 13.7m A 12.19m NO FUE PARTE DE LAS 22 RECOMENDACIONES DEL PANEL DE EXPERTOS, PUBLICADO POR LA SCT EN EL COMUNICADO 297 DE FECHA 06/12/2013. <u>POR LO ANTERIORMENTE DESCRITO SOLICITAMOS SE PERMITA LA UTILIZACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES CON HASTA EN LARGO MÁXIMO DE 13.7M. RESPETANDO LA LONGITUD MÁXIMA DE LA CONFIGURACIÓN DE 31M.</u>	Se incluye en el Proyecto de Norma, la disposición siguiente: <i>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla “C-2”, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</i> <i>Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla “C-2”, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo “ET” y “A”; para circular por caminos tipo “B”, deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</i>																									
SEGUNDA.- EN TÉRMINOS DEL PROYECTO DE NORMA PROY-NOM-012 QUE ANALIZA SE ESTABLECE EN LOS PUNTOS 6.1.1.1. 6.1.2.1 Y 6.2.1.4 (TABLA A, TABLA B Y TABLA C RESPECTIVAMENTE) VALORES TANTO DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTO CAMIONES EN UNA MISMA TABLA LO CUAL LIMITA LA VERSATILIDAD EN LA APLICACIÓN DE ALGUNOS VEHÍCULOS. a) CON NUESTRA PROPUESTA SE INCLUYE VEHÍCULOS MÁS SEGUROS Y CON TECNOLOGÍAS DE EMISIONES MÁS AVANZADA COMO ES EL GAS NATURAL. b) HAY UNA DISCRIMINACIÓN EN LAS APLICACIONES DE LOS VEHÍCULOS MIENTRAS QUE PARA LOS BUSES CON EJE SENCILLO CUATRO LLANTAS OTORGAN UNA CAPACIDAD DE 11T. PARA EL CASO DE LOS ET Y A, EN EL CASO DE CAMIONES Y CONFIGURACIONES T-S SE OTORGAN CAPACIDADES MAYORES DE EJES, PARA EL MISMO TIPO DE CAMINO, DE 12.5T. c) NO HAY UNA CORRESPONDENCIA ENTRE LA CAPACIDAD DE EJES PERMITIDO EN LA TABLA A, EL PBV PERMITIDO EN LA TABLA B Y LA DISTANCIA MÁXIMA AUTORIZADA EN LA TABLA C. d) LOS PBV DE AUTOBUSES NO ESTAN DE ACORDE A LOS INCREMENTOS DE PESO POR TECNOLOGIA Y CONFORT. LAS NUEVAS TECNOLOGIAS, HOY EN EURO IV Y EURO V Y EN EL FUTURO CERCANO EURO VI SON MÁS PESADAS, POR LOS SISTEMAS DE SCR, TANQUES, UREA, TUBERÍAS, REFRIGERACIÓN, INYECTOR Y BOMBA DE UREA ASÍ COMO EL CATALIZADOR.	PROCEDE PARCIALMENTE En el proyecto de Norma se incorporarán tres tablas donde se establecen las especificaciones de peso bruto vehicular y longitud máxima autorizada para los vehículos tipo autobús, como se muestra a continuación: TABLA A-1 PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas) <table><tr><th colspan="2" rowspan="2">CONFIGURACIÓN DE EJES</th><th rowspan="2">VEHÍCULO</th><th colspan="4">TIPO DE CAMINO</th></tr><tr><th>ET4 Y ET2 A4 Y A2</th><th>B4 Y B2</th><th>C</th><th>D</th></tr><tr><td></td><td>SENCILLO DOS LLANTAS</td><td>B</td><td>6,50</td><td>6,00</td><td>5,50</td><td>5,00</td></tr><tr><td></td><td>MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td><td>B</td><td>12,50</td><td>10,50</td><td>9,00</td><td>8,00</td></tr></table>	CONFIGURACIÓN DE EJES		VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D		SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00	5,50	5,00		MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00
CONFIGURACIÓN DE EJES					VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO																				
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C		D																				
	SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00	5,50	5,00																				
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00																				

PROMOVENTE / COMENTARIO		RESPUESTA							
e) POR UN LADO SE ACEPTA PARA UNA CONFIGURACIÓN T2-SI UN PBV DE 26TON. EN UN CAMINO B PERO NO SE ACEPTA UN B3 CON UN PVB DE 25T EN UN CAMINO B, NO HAY CONGRUENCIA.				MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,50	13,00	11,50	11,00
f) EN LA TABLA C SE PERMITE UN AUTOBÚS DE 14M COMO MÁXIMO, SIN EMBARGO NO HAY EN EL MERCADO UN PRODUCTO QUE CUMPLA CON UN PBV DE 18.5T COMO LO MARCA LA TABLA B.				MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50

POR LO ANTERIORMENTE EXPUESTO SOLICITAMOS SE SEPALEN LOS REQUERIMIENTOS DE LAS DIFERENTES MODALIDADES DE TRANSPORTE DE ACUERDO A LAS TABLAS SIGUIENTES:

Propuesta:

Tabla A.1

PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS PARA AUTOBUSES POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)

CONFIGURACIÓN DE EJES	VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	ET, A, B, C Y D
SENCILLO DOS LLANTAS	B – Suspensión con muelles	6.5
	B – Suspensión neumática	7.5
SENCILLO CUATRO LLANTAS	B – Suspensión con muelles	N.A.
	B – Suspensión neumática	12
MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B – Suspensión con muelles	11.5
	B – Suspensión neumática	13
MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B – Suspensión con muelles	N.A.
	B – Suspensión neumática	19.5

Tabla B.1

PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO PARA AUTOBUSES POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5

TABLA B-1

PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0
B3	3	8	24,0	19,0	17,0	16,0
B3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5
B4	4	10	30.5	25,0	22,5	21,0

TABLA C-1

LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
Tabla C.1 LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO							
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	Et y A	B	C	D	
B2	2	6	14	14	14	12.5	
B3	3	8	14	14	14	12.5	
B3 (3er eje direccional)	3	8	15	15	N.A.	N.A.	
B3	3	10	14	14	14	12.5	
B4	4	10	14	14	14	12.5	
B4 (4to eje direccional)	4	10	15	15	N.A.	N.A.	
TERCERA.-EN TÉRMINOS DE PROYECTO DE NORMA PROY-NOM-012 QUE SE ANALIZA, SE ELIMINA EL PUNTO 6.1.2.2.1 REFERENTE A LOS REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD TANTO PARA LOS BUSES COMO PARA LOS CAMIONES. A ESTE RESPECTO CONSIDERAMOS IMPORTANTE SE INCLUYAN LAS TABLAS ELIMINADAS POR LAS RAZONES SIGUIENTES:							
a) SE ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD QUE DEBEN DE CUMPLIR LOS AUTOBUSES Y CAMIONES A DECIR: DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO-MECÁNICAS, MOTOR ELECTRÓNICO, FRENO AUXILIAR DE ESCAPE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN.							NO PROCEDENTE
							En relación con el hecho de que a los vehículos tipo autobús y camión, no se les piden las mismas condiciones que a los TSR y TSS, para las sobrecargas de 1.5 t en cada eje motriz y 1.0 t en cada eje de carga. Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática.
							Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios.
							Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Cabe señalar que se incluirá en estos supuestos a los autobuses.
							Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática.
							Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan.
Vehículo o configuración vehicular	Contar con dictamen de condiciones físico mecánicas y de bajas emisiones contaminantes vigente	Motor electrónico	Freno auxiliar, de escape, motor, retardador o freno libre de fricción	Sistema antibloqueo para frenos	Suspensión de aire (excepto eje direccional delantero)		
B2	✓	✓	✓	✓	✓		
B3 (8)	✓	✓	✓	✓	✓		
B3 (10)	✓	✓	✓	✓	✓		
B4	✓	✓	✓	✓	✓		

PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJAS EMISIONES CONTAMINANTES VIGENTE (C Y R)	MOTOR ELECTRÓNICO CON HP MÍNIMO (C)	FRENO AUXILIAR, DE ESCAPE, MOTOR, RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (C)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (C Y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C Y R)	Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008). Por lo anterior, no es procedente la inclusión de los vehículos y configuraciones vehiculares en los términos planteados por el promovente.
C2	✓	190	✓	-	✓	✓	
C3	✓	215	✓	-	✓	✓	
C2-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓	
C3-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓	
C3-R3	✓	260	✓	✓	✓	✓	
C2-R2	✓	260	✓	✓	✓	✓	
CUARTA: EN TÉRMINOS DEL PROYECTO DE NORMA PROY-NOM-012 QUE SE ANALIZA, SE ESTABLECE EN EL PUNTO 5.2.5 LA AUTORIZACIÓN DE CONFIGURACIONES VEHICULARES EN MANCUERNA Y TRICUERNA, EXCLUSIVAMENTE PARA EL TRASLADO DE VEHÍCULOS NUEVOS, POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL. A ESE RESPECTO SOLICITAMOS SE AUTORICE EL TRANSPORTE DE UNIDADES EN CONFIGURACIONES MÚLTIPLES DELIMITANDO SU USO A UNA LONGITUD MÁXIMA DE 31M EN BASE A LOS SIGUIENTES JUSTIFICADOS: a) CONSIDERANDO QUE MÁS DEL 60% DE LA PRODUCCIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULOS QUE UTILIZAN ESTE TIPO DE CONFIGURACIÓN PARA SU TRASLADO ES DE EXPORTACIÓN LA AFECTACIÓN A LOS COSTOS LOGÍSTICOS, DE PROCEDER CON LA PROPUESTA DEL PROY-MOM-012, SE INCREMENTARÍAN EN POR LO MENOS UN 30% LO CUAL RESTARÍA COMPETITIVIDAD A LA INDUSTRIA, HACIENDO MENOS ATRACTIVA LA INVERSIÓN EN EL SECTOR. b) LA LIMITACIÓN EN EL TRASLADO DE UNIDADES, TAL Y COMO LO PREVÉ LA NORMA PROY-NOM-012 EN EL PUNTO EN COMENTO, OCASIONARÍA UN INCREMENTO EN LA FRECUENCIA DE VIAJES QUE ATRAERÍA COMO CONSECUENCIA UN AUMENTO EN LAS EMISIONES Y UN MAYOR DESGASTE DE LA CARPETA ASFÁLTICA.							PROCEDE PARCIALMENTE Una vez realizada la revisión del sistema de enganche, así como de las medidas que aplican las empresas trasladistas de vehículos nuevos, se permitirá la circulación de las configuraciones de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, sólo por caminos tipo "ET" y "A". De acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET", "A" y "B", sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo "C" y "D". Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo "ET" y "A", sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo "ET" y "A" no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
c) LA CONFIGURACIÓN MÚLTIPLE ES UN SISTEMA ESPECIALIZADO Y ESPECÍFICO QUE YA SE ENCUENTRA CONSIDERADO EN OTRAS REGLAMENTACIONES INTERNACIONALES (REGULACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA: CFR 49, TÍTULO 23, APARTADO 658.13) Y QUE AL SER LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA EL PRINCIPAL DESTINO DE LAS UNIDADES QUE SE EXPORTA.	
Francisco Miranda Yépez, CONATRAM Con relación al proceso de modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 y con fundamento en los artículos 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), 69H Y 69I de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo me permito emitir mi comentario a este respecto. En mi andar por este país de lo que más me he quejado es del estado de las vías generales de comunicación y de la falta de mantenimiento por parte de las autoridades para su renovación y debida conservación, en ese mismo sentido igualmente he notado que el incremento de daño en estas carreteras está directamente ligado a un mayor número de unidades con doble remolque, ¿no será que nuestras carreteras no fueron construidas para soportar el paso y peso de estas unidades? A pesar de la presunción del presupuesto asignado y de los objetivos de mejorar, esto no se logra por el continuo golpeteo de este tipo de unidades en la carpeta asfáltica, por lo que no creo que se pueda llevar a buen puerto esta meta, independientemente de la falta de otros complementos de la misma como lo son la señalamientos efectivos, línea de acotamiento útil, telefonía funcional, zonas de detención preventiva en caso de fallas mecánicas, pozos de agua, etc., que derivan en un continuo incremento en el índice de accidentes y en consecuencia pérdida económica y lo más grave de vidas. El balance que arroja este tipo de conjeturas es que no se logra con esta modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 los objetivos finales que son el de prevención a desenlaces fatales en todas las vialidades por donde les permiten circular al amparo de un permiso de conectividad. Nuestras carreteras están siendo afectadas con el peso de los dobles remolques, suspéndanlos	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Francisco Miranda Yépez, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Diego Javier Bolio Corona, CONATRAM NO PUEDE SER POSIBLE QUE TENGAMOS FUNCIONARIOS QUE SE DIGAN SERVIDORES PÚBLICOS Y QUE NO VELEN POR LA SEGURIDAD DE LOS MEXICANOS QUE SE NECESITA PARA QUE SE PROHÍBA LA CIRCULACIÓN DE ESTOS ASESINOS DE LAS CARRETERAS LOS DOBLES REMOLQUE, QUE NO PODEMOS TENER UNA NORMA QUE CUMPLA CON LOS ESTÁNDARES INTERNACIONALES. YO NO ESTOY DE ACUERDO CON QUE SE SIGA PRIVILEGIANDO EL BENEFICIO ECONÓMICO DE LOS INDUSTRIALES QUE SON ALGUNAS CUANTAS FAMILIAS EN MÉXICO, Y SE PONGA EN RIESGO A FAMILIAS QUE VIVEN CERCA DE CARRETERAS O QUE CIRCULAN EN SUS VEHÍCULOS PARTICULARES YA SEA POR TRABAJO O DE PASEO.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Diego Javier Bolio Corona, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
QUE ESTOS SEÑORES PANELISTAS NO TUVIERON INFORMACIÓN CONTUNDENTE? QUE LES PASA QUE ELLOS NO VIAJAN POR CARRETERA, QUE SE CONVOQUE UNA CONSULTA PUBLICA PERO CON PERSONAS QUE REALMENTE CONOZCAN DEL TEMA DE SEGURIDAD, DE LAS PERSONAS QUE SI UTILIZAMOS LAS CARRETERAS, NO POR PERSONAS QUE SOLO VIAJAN EN AVIÓN, QUE PASO CON LO DEL AVIÓN QUE SOLO SE LE DESPRENDIÓ UNA CINTA DE UN PARCHE NO HUBO NI HERIDOS NI MUERTOS PERO A ESA EMPRESA SI LA VAN A SANCIONAR, SOLO POR EL HECHO DE VER PUESTO EN PELIGRO LA VIDA DE SUS OCUPANTES. QUE NO VALE LO MISMO UN MEXICANO QUE VIAJA POR CARRETERA QUE POR AIRE? <u>NO AL DOBLE REMOLQUE.</u>	
Sr. Jesús Miguel Méndez Ramírez. Delegado Ing. Arq. Juan Morales Olvera, Sub Delegado Consejo Directivo Delegacional CONATRAM, QRO CONFIGURACIONES DOBLEMENTE ARTICULADAS: En atención al procedimiento establecido sobre la observancia de la norma de pesos y medidas me permito hacer llegar a ustedes mis comentarios al respecto, esperando que se fortalezca en la búsqueda de la perfección de estos temas que impactan fuertemente la vida de nuestro país. Primeramente no omito expresar a ustedes nuestro repudio por la utilización de la configuración doblemente articulada, como ustedes ya conocen nuestra postura, es siempre luchar por la seguridad vial, la ecología, etc., a favor de la sociedad a la cual todos nos debemos, les recuerdo que sin ella no habría razón de existir, es por eso que debemos privilegiar el respeto a la vida sobre cualquier otro fin. Sobra repetir los impactos negativos que causan estas configuraciones sobre el esquema social en el cual nos desarrollamos. Por tal razón continuamos en nuestra misma postura: <u>"FUERA LAS CONFIGURACIONES DOBLEMENTE ARTICULADAS EN CUALQUIERA DE SUS MODALIDADES"</u>	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por los CC. Jesús Miguel Méndez Ramírez y Ing. Arq. Juan Morales Olvera, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
CONECTIVIDAD Me parece que hay un vacío legal, ya que la ausencia de la corresponsabilidad para el usuario deja débil al transportista, al no establecer las cláusulas que imputen al que se ostenta como propietario de la carga, cuando este OMITA, los permisos correspondientes. Y el transportista a su vez descuide el solicitarlos al usuario, en ocasiones por desconocimiento o descuido de ambos. Requerimos que se establezca la corresponsabilidad en cualquier omisión o abuso de la norma, ya que esto genera un piso parejo para el transportista y el usuario; es de sobra conocido, que ante la falta de oportunidades que hoy sufrimos, nos condicionan el seguir manteniendo la relación comercial ante la satisfacción de los caprichos de los usuarios, que en todo momento su único fin es el lucro, y el transportista ante las pocas oportunidades de trabajo, sucumbe, estableciendo con esto un orden de desigualdad, creando un entorno propicio a la corrupción. No omito reconocer que la corresponsabilidad en cuanto a peso se refiere, sí se contempla, pero ojo, "únicamente la tocan cuando circule en tramos autorizados por la conectividad", pero no hace mención a los abusos, fuera de estos. <u>"SOLICITAMOS LA CORRESPONSABILIDAD SIN ACOTACIONES."</u>	PROCEDENTE En relación con la corresponsabilidad es importante señalar que el Proyecto de Norma establece, en los casos de conectividad, que los usuarios del autotransporte serán responsables de los daños, cuando contraten carro por entero y en los casos de embarques de menos de carro por entero, las responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada. Esto es sin menoscabo a lo señalado en el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. Igualmente se realizará la precisión para su aplicación de manera general, para todo tipo de configuraciones vehiculares, y no necesariamente cuando se trate de conectividad.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
AUTORREGULACIÓN Es bueno y aceptable es un acto de buena “fe” de la autoridad, sin embargo, es necesario establecer los candados que garanticen la observancia eficiente en estos casos, es de sobra conocida la cultura de nuestro pueblo por violar de manera dolosa los reglamentos, y como ya conocemos el camino, el objetivo por el cual lo hacen, es generar mayores ingresos económicos, por lo que no descarto que este tema lejos de fortalecer el objetivo, abunde la corrupción, requerimos que se aplique la observancia sin distingos a efectos de conocer que los comprobantes que emitan quienes se autoregulan no sean manipulados, para brincar la normatividad, exigimos que se garantice que la observancia por parte de la autoridad sea pareja y esto no vaya a ser únicamente un pretexto para enfocar las revisiones a los más débiles. Recordemos que los candados y requisitos para acceder a la autorregulación establecidos por la autoridad, están lejos de la posibilidad del “Hombre Camión y Mediano Empresario”, ante este panorama es obvio que como ya es costumbre en este país, el más débil es quien recibe el castigo como si por ser el más pobre nos baja a la clasificación: “Mexicanos de Tercera”. Esto me parece igual a un acto de fe con olor a mentira	NO PROCEDENTE La autorregulación se mantiene en los términos establecidos en la norma vigente, considerando que es una opción a la que puede acceder el transportista de considerarla viable para su operación, esto no exime que la autoridad pueda realizar la verificación del cumplimiento de la Norma durante sus circulación en los caminos y puentes de jurisdicción federal.
SOLICITAMOS SE GARANTICE EL PISO PAREJO PARA TODOS VERIFICACIÓN DE LA NORMA Requerimos que en cada punto de revisión se coloquen los letreros en grandes letras y a la vista de cualquier ciudadano, los requisitos que contiene cada proceso de revisión así como los certificados emitidos por las instituciones correspondientes que garanticen la calibración de los instrumentos a fin de evitar manipulaciones de los mismos de forma tendenciosa. Igualmente estén a la vista las sanciones correspondientes y evitar con esto la extorsión ante una violación a la norma ya que siempre la primera amenaza es remitir al corralón aún sin proceder en muchos de los casos.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por los CC. Jesús Miguel Méndez Ramírez y Ing. Arq. Juan Morales Olvera, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
NECESITAMOS TRANSPARENCIA ABSOLUTA EN CADA PROCESO, no omito decir, que se hace necesaria ante la apatía y poca educación y la deficiente calidad de mano de obra en nuestro gremio y de la cual todos somos responsables, sin embargo este tema lastima la economía y abona la corrupción.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por los CC. Jesús Miguel Méndez Ramírez y Ing. Arq. Juan Morales Olvera, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
MEDIDAS DE LAS CONFIGURACIONES Al respecto, el tema específico del ancho establecido 2.60 metros, no maneja ninguna tolerancia por mínima que sea que pueda variar en más o menos de 0.10 metros, esta omisión fortalece el abuso de la autoridad ya que no aplican un criterio flexible. Hay que recordar que el usuario es el responsable directo de estos excesos, ya que el transportista por necesidad de trabajar accede a los caprichos del usuario por no pagar el sobre costo de carga especial de exceso de dimensiones.	NO PROCEDENTE Se mantiene el texto de la Norma vigente, como se señala a continuación: <i>6.2.1.1 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, elementos 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.</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
CORRESPONSABILIDAD Sí hay voluntad por mejorar y fortalecer el respeto por la normatividad en pesos y medidas de lo que transportamos, se hace presente la necesidad de aplicarla por igual a usuario y transportista. No hace falta señalar que el estado debe estar al servicio del hombre y no éste al servicio de aquél. Exigimos la CORRESPONSABILIDAD, como un acto de justicia e igualdad. Aún es tiempo de ajustar, y quedar bien con la sociedad, demostrando la buena disposición por proteger los intereses de las mayorías y no privilegiar los intereses de grupos que dañan el bien común en su búsqueda de poder económico.	PROCEDENTE En relación con la corresponsabilidad es importante señalar que el Proyecto de Norma establece, en los casos de conectividad, que los usuarios del autotransporte serán responsables de los daños, cuando contraten carro por entero. Esto es sin menoscabo a lo señalado en el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. Se realizará la precisión para su aplicación de manera general, para todo tipo de configuraciones vehiculares y no sólo cuando se trate de casos de conectividad. También se hace la precisión de que en los casos de embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.
TARIFAS E INSUMOS EN EL AUTOTRANSPORTE Requerimos se establezcan al respecto la equidad entre estos conceptos que dan vida al autotransporte y que hacen posible la razón de ser, eliminando las oportunidades a la informalidad y a la proliferación de actos delictivos a los cuales algunos tienen que acudir con fines de sobrevivencia, situación que ninguna autoridad ignora ante la proliferación y tolerancia de la autoridad frente al mercado negro, como es el caso de venta ilegal de combustibles y otros enseres. Urge establecer control de tarifas a fin de lograr un desarrollo progresivo y la modernización del transporte. Ya basta de solapar los abusos con pretextos de la ley de la oferta y la demanda. Ustedes las autoridades no desconocen esta situación y actúan como si no pasara nada. Me pregunto y les pregunto. ¿Qué México estamos creando? Vivimos tiempos en los que se ha desatado una doctrina que establece una verdadera guerra económica contra la mayoría de la población que tal parece nadie puede parar. Sé que este tema esta tal vez fuera de foro, sin embargo, no deseamos dejar de manifestar los hechos que lastiman al gremio y nos tienen al borde del exterminio. Agradezco la invitación a manifestar las inquietudes, y como siempre con la convicción de que en algo pueda abonar al bien de los intereses de las mayorías, reiterando la confianza depositada en la autoridad.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por los CC. Jesús Miguel Méndez Ramírez y Ing. Arq. Juan Morales Olvera, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas al Proyecto de Norma, estas recomendaciones se tomarán en cuenta para posibles modificaciones que se consideren procedentes en el dispositivo que regula los temas expuestos.
C.P. Nohemí Contreras, Comercializadora H Camión, S.A. de C.V. SE NOS HECHAN ENCIMA, SON UN PELIGRO, SUSPENDAN EL DOBLE TRAILER C. P. Fabián Mendoza Arriaga, San Luis Potosí, S.L.P. Favor de abrir los ojos, como es posible que no esté prohibido este tipo de actividad en el sector transportista cada día se cobran vidas inocentes. En carreteras angostas peligramos con los dobles remolques!!! Basta de víctimas en las carreteras!!! Francisco Heredia Solano POR SEGURIDA AL CIUDADANO NO AL DOBLE REMOLQUE EN CARRETERAS.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por los CC. C.P. Nohemi Contreras, Comercializadora H Camión, SA DE CV, C.P. Fabián Mendoza Arriaga y Francisco Heredia Solano, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Lic. Alejandro Villa, CONATRAM Me dirijo a ustedes con mucho respeto. Me siento indignado con el tema de las unidades doble remolque que circulan en nuestras carreteras. Constantemente me ha tocado ver accidentes en donde se ven involucradas este tipo de unidades Y siento que estos accidentes van en aumento y cada vez más graves! Es injusto que dejen por un lado el tema de seguridad sobre este tipo de unidades ya que tienen que saber que son demasiados accidentes y pareciera no importarles un carajo todas las personas que han muerto, incluyendo a los operadores de estas unidades de la muerte. Es mucho el peso el que estos doble remolques mueven y por consiguiente trágicos accidentes mortales y esto sin mencionar el daño que causan a nuestras carreteras Considero que es un tema que se tiene que atender de manera URGENTE antes de que mueran más personas. Sé que es un tema delicado, ya no necesitamos más accidentes ya fue demasiado. NO QUEREMOS EL DOBLE REMOLQUE!	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Lic. Alejandro Villa, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Leticia del Carmen Félix Pompa, CONATRAM El motivo de este correo es para dar a conocer mi rotunda inconformidad sobre los doble remolque son un peligro constante que nos asecha en nuestras carreteras. Este tipo de unidades son sin duda alguna un peligro y desafortunadamente las he visto involucradas en varios accidentes fatales. Y no se vale que las grandes empresas por ahorrarse unos cuantos pesos sobre carguen este tipo de unidades y pongan en peligro a toda las personas que viajamos por carretera. Señores algo se tiene que hacer ya! no podemos aguantar más que sigan como si no pasara nada . O cuántas personas necesitamos que mueran para que presten atención al tema de doble remolque. YO DIGO NO AL DOBLE REMOLQUE.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por la C. Lic. Leticia del Carmen Félix Pompa, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Gabriela Reyes Rosas, CONATRAM BUENAS TARDES, YA ERA HORA QUE PIDIERAN MI OPINION COMO CIUDADANO, QUE SI ESTOY EN CONTRA DE LOS DOBLES REMOLQUES CLARO!!!!!! QUE ESTOY EN CONTRA, VIVO CERCA DE UNA DISTRIBUIDORA DE COCA COLA, Y SI SEÑORES LOS DOBLES REMOLQUES NOS HAN OCASIONADO GRAN DAÑO A NUESTRAS CALLES, DESDE LA INFRAESTRUCTURA DE ELLAS, LA CIRCULACION YA QUE NO CABEN PARA DAR VUELTAS, POR LO CONSIGUIENTE SE LLEVAN CABLES, CARROS, PUESTOS TODO LO QUE SE ENCUENTRA A SU PASO AL ABRIRSE PARA DAR VUELTA, Y NO SE DIGA DE LAS MUERTES QUE SE HAN OCASIONADO AL NO TENER VISIBILIDAD , Y EN LA CARRETERA, SE HAN LLEVADO FAMILIAS QUE VIAJAN EN SUS AUTOMOVILES, CAMIONES, ETC POR NO PODER FRENAR A TIEMPO, O EL DESPRENDIMIENTO DE UNA DE LAS CAJAS QUE SI HE VISTO ACCIDENTES MUCHOS SEÑORES.(sic) YA VASTA !!!!!!! NO QUEREMOS MAS MUERTES !!!!!!!	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por la C. Gabriela Reyes Rosas, de la CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Héctor Chacón Silva El 11 de junio del 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 sobre pesos y dimensiones máximas para los vehículos del autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal de acuerdo a lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, que el mismo nos otorga a los ciudadanos un plazo de 60 días naturales a partir de la fecha de la publicación, a hacer los comentarios de su interés que tenga bien presentar ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre. Sobre el proyecto de norma antes mencionado se tiene que recalcar que <u>no estoy de acuerdo en que el camión doble articulado</u> siga circulando por las vías generales de comunicación de nuestro país ya que el mismo contribuye un gran sin número de accidentes, que ha provocado la pérdida de vidas humanas en las carreteras de nuestro país que es lo más importante, en el segundo plano un daño económico para los ciudadanos involucrados sin contar el daño que hace a la infraestructura carretera con que contamos los mexicanos. El camión doblemente articulado tuvo su razón de existir en su momento ya que fue un apalancamiento del sector transporte económicamente para dar el salto a lo que hoy estamos viviendo, seguir con este tipo de unidades circulando en las redes carreteras del país a mediano plazo será un factor determinante para que muchas familias mexicanas estén enlutadas por los accidentes que se sigan provocando esto sin contar con el desplazamiento de esta actividad de muchos medianos y pequeños empresarios del sector transporte. Los argumentos que en su momento pondremos a disposición son los siguientes: Nuestro país México es socio del Tratado de Libre Comercio de América del Norte países desarrollados donde le apuestan a su infraestructura carretera para poder obtener los movimientos de sus mercancías lo más rápido y seguro posible sin ser el factor de que las unidades del transporte sean la causa principal de los accidentes que se ocasionan en sus respectivos países, comparada la red carretera de nuestro país con la misma de los Estados Unidos o Canadá estamos a muchos años de distancia para poder tan siquiera igualar la calidad de construcción y la capacidad que tienen para absorber los vehículos que transitan por las mismas con una supervisión directa y aplicación de la ley con sanciones al transporte de una forma transparente, directa y con resultados que el mismo transportista se abstiene en la mayoría de las veces de violar su normatividad, en ninguna de las carreteras de Estados Unidos se ven los camiones doblemente articulados con las dimensiones y los pesos que están autorizados en nuestro país, allá si ven por la seguridad de los ciudadanos, en nuestro país ocurre todo lo contrario las leyes se violan constantemente por los transportistas en complicidad de las autoridades que se encargan de vigilar y de aplicar la normatividad en turno (Oficiales de la Policía Federal o funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes) y estamos hablando de lo que está autorizado por la normatividad presente que dista mucho de la normatividad de estos dos países. Definitivamente nuestro país con los pesos autorizados hasta hoy en día si fueran respetados por los transportistas, empresarios y autoridades otra fuera la situación de nuestra infraestructura así como los daños que le hacemos al medio ambiente por el gran consumo de combustible, por los excesos de peso que trasladamos en nuestras unidades. Es importante considerar que la inmensa mayoría de las carreteras de nuestro país fueron construidas hace más de 40 años muchas de las mismas conservan sus pendientes y grados de curvatura originales más del 90% no cuenta con un acotamiento, hay que entender que aquel entonces las unidades eran más angostas por lo que en su momento la	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Héctor Chacón Silva no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
cinta asfáltica que se construyó fue angosta en aquel entonces, hoy han aumentado el ancho de las unidades y de los remolques de 10 y 20 centímetros, así como también los espejos sobresalen mucho más que las unidades que se utilizaban en aquel entonces, cuando se vino la modernización de las carreteras de nuestro país que pensar que hubiera unidades de 6 ejes y ni por la mente nos cruzó el camión doblemente articulado, el largo permitido de una unidad de 5 o 6 ejes en los años setenta ha variado mucho con cajas de 30 o 40 pies de largo, desde los años ochenta se autorizó las cajas de 45 pies así como en su momento llegaron en esa misma década las de 48 pies, definitivamente vemos con tristeza que hemos ido perjudicando nuestra red carretera y lo único que hemos ganado con eso es dejar de ser competitivos y enfrentar la realidad económica que eso implica, lo que me extraña mucho en esta consulta pública que en su momento se abrió este 11 de junio del año en curso es que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no la promoció en los medios masivos de comunicación como pudiera ser en las grandes televisoras del país y tengan que ser las cámaras del autotransporte las que estén informando a la sociedad de esta consulta pública para que hagan sus comentarios y señalamientos, ojalá no sea una simulación para cumplir con el protocolo.	
César Alfaro Si van a permitir la circulación del doble remolque éste deberá únicamente circular por autopistas de 2 carriles de ida y 2 de regreso. ¿Cuándo los industriales han bajado el precio de sus insumos, porque llevan más peso? NO AL DOBLE REMOLQUE	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. César Alfaro no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Gabriela Barrientos LIC. VIRGILIO ANDRADE MARTÍNEZ, Titular de COFEMER, Funcionario y/o Funcionarios a quienes corresponda poner atención a este grave problema, que nos afecta a todos los mexicanos. NUESTRAS CARRETERAS ESTÁN SIENDO AFECTADAS GRAVEMENTE CON EL PESO DE UNIDADES DOBLE-REMOLQUES, POR FAVOR "QUE YA NO CIRCULEN MÁS" SUSPÉNDANLOS. ES UNA OBLIGACIÓN DE NUESTROS GOBERNANTE CUIDAR NUESTRA SEGURIDAD VIAL. "NO AL DOBLE REMOLQUE" POR FAVOR, ESPERO SU CONTESTACIÓN A MI PETICIÓN, QUE ESTOY SEGURA ES LA DE TODO EL PAÍS. Sra. María Luisa Cerón Caballero Cuántas vidas más se tienen que sacrificar para que paren el tráiler con exceso de peso y dimensiones. Patricia Rodríguez Crisantos Tenemos confianza en que hará un análisis sobre la seguridad VIAL, en las carreteras del país, para dar su opinión de la NO Autorización que circulen los DOBLE REMOLQUES Nohemí Contreras El destacado periodista Carlos Puig entrevista a Elías Dip Ramé, Presidente Nacional de CONATRAM, sobre el Proyecto de Norma 012 de Peso y Dimensiones. Sustenta el porqué de la suspensión del doble remolque, para con ello evitar accidentes y pérdida de vidas, así como para preservar la conservación de la red carretera.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por los CC. Gabriela Barrientos, María Luisa Cerón Caballero, Patricia Rodríguez Crisantos y Nohemí Contreras, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Angulo, Juan Carlos Todo empezó al ver que se podían mover 2 contenedores marítimos de 20 pies en un solo chasis portacontenedor. Hace muchos años a mí me tocó trabajar para una naviera mexicana que para ahorrarse dinero en los fletes de retornos de vacíos movían los contenedores en doble remolque. Después se comenzaron a mover llenos. En México se debe parar eso, en Australia uno lo ve hasta triples pero es para cruzar el desierto y lo hacen tractocamiones especiales y solo en algunas carreteras. Ojalá y paren de mover los dobles en México.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Angulo, Juan Carlos, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Lic. Maximino Hermenegildo Miranda, Despacho Jurídico / Conatram La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, les mandó el proyecto de la Norma 012 para su revisión, al respecto no estoy de acuerdo del peso de 75.5 Toneladas autorizados al full-trailers, cuando en el mundo entero se carga máximo 23 Toneladas, "NO AL DOBLE REMOLQUE".	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Lic. Maximino Hermenegildo Miranda, de CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Lic. Felipe Amado Rodríguez Escamilla de la Asociación Mexicana de Agentes Internacionales de Carga En relación a la carga de mercancías nacionales y de comercio exterior, hay que destacar que los tracto-camiones no están diseñados técnicamente para arrastrar más de 28 toneladas y en México se transportan 75.5 toneladas, esto provoca que estos arrastres dobles tengan alto índice de riesgo al no poder controlar el exceso de peso y velocidad simplemente por un concepto físico y no se requiere ser técnico para determinar el riesgo carretero doble remolque que no nada más tiene índice de accidentes (chechar los estados de Jalisco y Colima) que hay reportados en el país, es importante mencionar que este exceso de peso tampoco está diseñado para la infraestructura carretera que puede soportar hasta 50 toneladas en tránsito regular al exceder provoca consecuentemente ondulación y desperfectos a la cinta asfáltica de carreteras, serios problemas de tránsito a automovilistas y molestia en diversas carreteras al estar en permanente mantenimiento, no hay vialidades diseñadas para que maniobren estos doble remolque como consecuencia generan más gastos en el flujo de comercio exterior y las molestia que ocasionan los movimientos de carga nacional Es incorrecto que el Director General de Autotransporte Federal de la SCT, Federico Domínguez Zuloaga afirme que el panel de supuestos expertos señale que no hay problema con el transporte de dobles semi-remolques. Se consultó en el panel a transportistas y no a las empresas usuarias que sufren múltiples accidentes y daños, tanto a las mercancías de comercio exterior como a las mercancías nacionales, no es posible que seamos un país premiando la ineficiencia y sobre todo en una materia que daña la infraestructura carretera que se paga del presupuesto federal y de las vías concesionadas, además de incrementar el riesgo de pérdida de vidas humanas, el funcionario dice no conocer datos concretos de accidentes que se provoquen con el peso excedido de los transportes de doble remolque, inexplicable su aseveración, ya que como autoridad competente tiene acceso y conoce los canales para pedir los datos de accidentes a las diversas autoridades que levantan los partes de accidentes carreteros, si en verdad	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Lic. Felipe Amado Rodríguez Escamilla de la Asociación Mexicana de Agentes Internacionales de Carga, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
entrara al estudio análisis y diagnóstico serio y oportuno por empresas especializadas en la materia, sabría que el daño que se causa es de política pública y seguridad nacional, los dobles semi-remolques además de exceder peso, velocidad y largo, son lentos en su movilidad de carga y descarga provocando gastos por demoras muy cuantiosas pérdidas al motor de la economía nacional en materia financiera, no es posible que los grandes corporativos que se sienten afectados en sus intereses económicos no vean que es más rentable transportar menor peso simplemente por movilidad y seguridad de sus propios vehículos de auto-transporte, la autoridad competente debe ceñirse a las Políticas Publicas del Presidente de la República que es mejorar la infraestructura carretera y la seguridad del transporte sin beneficiar a grandes monopolios del transporte que afectan la economía sin importarles la eficiencia y calidad. Esta es una opinión con el propósito de aportar mejoras al comercio exterior de un sector que hoy mueve en operaciones más de 4.5 millones de contenedores en todo el País, tanto de importación como exportación.	
Ángel Hernández Buenas tardes, Soy uno de los miles de Mexicanos que tenemos la necesidad de usar las carreteras para comunicarnos con nuestras familias o porque así lo requiere nuestro trabajo, quien no sale de viaje con la ilusión de poder reunirse con sus seres queridos o cumplir con nuestras obligaciones siempre rogándole a DIOS nos permita llegar y regresar a nuestros destinos, desgraciadamente no todos corremos con esa suerte ya que en el camino se encontraron con un MONSTRUO, así les llamo a los camiones con Doble Remolque es por eso que estoy EN CONTRA DEL DOBLE REMOLQUE por la INSEGURIDAD Y ACCIDENTES PROVOCADOS POR ESTOS MONSTRUOS.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Ángel Hernández no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
José Manuel Araiza Sanudo, Transportista. No es posible que la SCT apruebe la Norma en mención sin tomar en cuenta el riesgo que esto implica. Está poniendo en peligro la vida de los usuarios de las carreteras. No puede decir que no hay peligro donde se rebasa por mucho el peso bruto vehicular y al excederse éste, el operador no tiene el control total de la unidad. Señores de COFEMER en el país vecino del norte la carga máxima autorizada son 22 toneladas de carga útil en un vehículo configurado en T3 S2 Tractor 3 ejes y semiremolque 2 ejes, y aquí en México a una configuración igual le permitan transportar 31 toneladas de carga útil. La misma SCT A TRAVES DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE NOS OTORGA TARJETAS DE CIRCULACION DONDE SENALA QUE EL VEHICULO T3 ES PARA 17 TONELADAS Y LE PERMITA CARGAR EN PESO BRUTO 46.5 EN LA CONFIGURACION QUE LES SEÑALE ANTERIORMENTE Y HASTA 75.5 EN LOS FULLES T3 S2 R4 ESPERAMOS QUE USTEDES TENGAN CONCIENCIA Y EL VALOR DE NO PERMITIR ESA BARBARIE.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. José Manuel Araiza Sanudo no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Luis Arturo Elizondo Magaña, CONATRAM Con respecto a las unidades Tipo Full opino que mientras estén regulados los pesos y las dimensiones dentro de las normas de la SCT y éstas se hagan cumplir con revisiones en los operativos, no debería haber ningún problema, que las unidades cumplan con los estándares de seguridad y con un buen mantenimiento para evitar accidentes. Estamos viviendo tiempos difíciles en donde al transporte lo están marginando por todos lados a no	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Luis Arturo Elizondo Magaña, de CONATRAM, no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA												
ser un negocio rentable, por un lado los insumos y las refacciones que cada día suben más y más, y por otro lado que hay sobre oferta de transporte y las industrias abusan de esa situación y pagan lo que quieren que al cabo hay quien se vaya por la miseria que pagan en varios casos. El no tener una tarifa o de menos un estudio de costos mínimos nos está llevando a que la economía del trasportista decaiga siendo que somos las venas de este país, no hay necesidad de hacer paros y afectar a terceros, esto es una cuestión más profunda de valorar nuestra labor y dignificar y unificar el transporte. Estos entre otros fueron los ideales de mi Padre Arturo Elizondo Ramírez (Q.E.P.D.) y del Sr. José Fortes Cabrero (Q.E.P.D.) entre muchas otras personas que lucharon por tener mejores condiciones para todos los que vivimos del transporte. Sin más, agradezco su atención a la presente y quedo a sus órdenes.													
Ángel Pacheco Alejandro Leonel, Secretario General SINDICATO DE CAMIONEROS Y SIMILARES DE YUCATAN Fidel Alfonso Góngora López William Manuel Quintal Montero, SECRETARIO GENERAL Sandi Pérez Escalante, SECRETARIO DE CONFLICTOS SINDICATO DE TRANSPORTISTAS DE MATERIALES PARA LA CONSTRUCCIÓN Lic. Emilio Méndez Uicab Lic. Gabriel Emilio Méndez Uicab, Delegado Sr. Victor Zapata, Subdelegado Lic. Marcial Santana, Oficial Mayor CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS A. C., DELEGACIÓN YUCATÁN 112 (CONATRAM) Luis Osorio Profesor Alejandro Osorio, Vicepresidente Nacional ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS (AMOTAC) PROY-NOM-012-SCT-2-2014 COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACION DE TRANSPORTE SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Los Transportistas Mexicanos (HOMBRE CAMION) y PEQUEÑOS EMPRESARIOS en especial de la Zona Sureste de México, se oponen terminantemente a la norma PROY-NOM- 012- SCT-2- 2014, que regula el Peso y Dimensiones de los vehículos que transitan en carreteras de Jurisdicción Federal. La Norma antes mencionada de aplicarse, solo va a crear un problema de corrupción e inflación de costos a los transportistas y pequeños empresarios, que finalmente va a terminar en el pueblo. También motivará una pérdida de empleos mucho más grande que la de Mexicana de Aviación en el que se perdieron entre 11,000 y 13,000 empleos; de hacerlo como pretende la Secretaría, se van a perder aproximadamente 200,000 formas de trabajo, pues ya que el Transporte sería incosteable.	PROCEDE PARCIALMENTE A fin de mitigar el posible impacto en la operación del autotransporte por la eliminación del Anexo 1 de la Norma, se informa que con el objeto de actualizar el Apéndice del <i>Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal</i>, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman el mismo, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas durante el periodo de año 2001 a la fecha, así como la revisión de aquéllas carreteras que cuentan con caminos alternos de mayores especificaciones. Por otro lado, en el Proyecto de Norma se prevé: b) <i>Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.</i> A este respecto, se señala que a partir del análisis realizado por el IMT a la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el periodo 2008 – 2014 por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor “NO” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor “SI” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir también de la base de datos de esos 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos. <table><caption>Tabla 1</caption><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr></table>	Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)											
51 a 60	39	1.8											
61 a 70	9	0.4											
71 a 80	571	26.7											

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA			
Esta Norma fue implantada en el año 2008 y la copiaron de E.U que es un país de primer mundo, aplicándosela a México que no llega ni a tercermundista. Esta Norma que se pretende modificar, por la Secretaría, el Panel de Expertos, y las diversas Cámaras, dan su opinión con relación a la NOM -012-SCT-2-2008. Y PROY- NOM-012-SCT-2- 2014. y basan sus recomendaciones en 4 puntos fundamentales. 1- Peso máximo 2- Seguridad 3- Conservación de la Infraestructura Carretera 4- Medio Ambiente Pongo a su consideración el primer punto. PESO MÁXIMO Nos hablan sobre la concordancia de normas internacionales con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera. Desde este momento estamos mal. Toda vez que se copió la Norma- 012-SCT- 2- 2008 de E.U. Si ustedes comparan la red de carreteras de E.U con las de México, simple y llanamente son extremadamente distintas y no hay comparación justificada. En todo caso primero hubieran construido y reconstruido las Carreteras del Territorio Nacional, con todos los requisitos indispensables y después aplicar la Norma. En E.U. las carreteras cumplen con todas las especificaciones de seguridad, tecnología, control de calidad y recorren todo el territorio de ese país, por lo tanto allí, sí pueden aplicar el punto uno que marcan los panelistas; pero aquí en México no. En México el Peso que propone la Norma y los Panelistas de acuerdo a las carreteras es irrisorio. Ya que no contamos con carreteras tipo ET - A, en todo el Territorio Nacional, sino todo lo contrario, son de tipo B, C, y D sobre todo en el Sureste Mexicano. Hoy la Norma nos habla en la pág. 2 párrafo 3 del Diario Oficial de la Federación del día 11-Jun-2014 de una PROMOCION DE COMPETIVIDAD DEL SUBSECTOR AUTOTRANSPORTE DE CARGA. Cuando es todo lo contrario, nos crea una competencia desleal ENTRE EL HOMBRE CAMION, EL PEQUEÑO EMPRESARIO Y LOS GRANDES FLOTILLEROS Y MONOPOLIOS DEL TRANSPORTE MEXICANO. Y parece una burla, porque la Constitución en su Artículo 28 dice que no deben existir Monopolios, esta Norma no solo es Inconstitucional sino que favorece a los grandes Monopolios del Transporte. Este Gobierno junto con los Diputados y Senadores crean iniciativas para beneficiar a los grandes Consorcios y a la gente más rica de este País, DONDE EL RICO ES MAS RICO Y EL POBRE ES MAS POBRE, ya que al aprobar estas normas solo perjudicaran a los verdaderos Transportistas (H.C.). Retomando el primer punto sobre el Peso, nos informan en un Esquema y hacen una tabla sobre la Carretera y lo que deben cargar de acuerdo a su Clasificación y Configuración del Vehículo y Nomenclatura. Ejemplificación de la tabla "vehículos más comunes que se trabajan en la carreteras de México"	81 a 90	937	43.9	La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. Con respecto al tema de Corresponsabilidad, en el Proyecto de Norma se establecen una disposición de carácter general donde se prevé que el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen, originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para lo embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.
	91 a 100	82	3.8	
	101 a 150	426	19.9	
	Más de 150	72	3.4	
	SUMA	2,136	100.0	

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

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

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

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

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

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

PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA
Ejemplo:				
Config.	Carretera Et-a	Carretera D		
C-3	27.5 – P.B.V - 9.0 –Peso del vehículo 18.5 – Peso de carga	18.5 – P.B.V - 9.0 – Peso del vehículo 9.5 – Peso de carga	Tándem	
T3-S3	46.5 -19.0 27.5	N A No aplica	Tráiler Sencillo	
Con esa tabla ¿Cuántas toneladas deberíamos cargar y cuanto cobrar para que pueda ser costeable al transportista? I.- T A R I F A S Este punto no es parte del tema: pero tenemos que decir lo que nos duele y perjudica al Hombre-Camión y Pequeñas Empresas, PORQUE NO HAY CAUSA SIN EFECTO. CAUSA: Si bien es cierto que en la Norma se pretende rebajar el peso de la carga, para la conservación de las carreteras y de nuestros camiones, en eso estamos de acuerdo. EFEECTO: Pero en lo que NO ESTAMOS DE ACUERDO es que ninguna Autoridad, ni los Panelistas con el debido respeto que tienen en sus conocimientos de las diversas materias (MENOS EN EL TRANSPORTE) ni las diversas Cámaras que participaron; tuvieron a bien analizar EL EFECTO que va producir, entre los transportistas, usuarios y público en general LA INFLACION QUE CONTRAE, LA APLICACIÓN DE ESTA NORMA, EN SUS COSTOS, GASTOS Y OPERACIÓN. En virtud que actualmente el 80% de los transportistas para que puedan subsistir tienen que sobrecargar sus camiones por que el usuario se niega a pagar los fletes que son necesarios para el mantenimiento del transporte: aprovechando la necesidad que tenemos, de la falta de trabajo y falta de tarifas que regulen el peso por tonelada o kilómetro recorrido; en virtud que fueron liberadas en el año de 1990 dejándonos al arbitrio de la oferta y la demanda, en manos de los grandes empresarios y monopolios. Cabe mencionar que en Estados Unidos existe una Tarifa que cobran los Transportistas por Milla recorrida; y en México Peso por Tonelada. De aplicar esta Norma se reduce el Peso de Carga en los camiones y NUESTROS COSTOS Y GASTOS SERAN PEOR, LLEVANDONOS A LA EXTERMINACION EN BENEFICIO DE LAS GRANDES EMPRESAS Y MONOPOLIOS DEL TRANSPORTE. Porque no existe ninguna Ley o Norma que obligue al usuario a pagar las Tarifas correspondientes, para lograr un desarrollo y modernización del transporte del Hombre Camión. Cuando en el art. 25, párrafo segundo de la Constitución nos dice que el Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará a cabo LA REGULACION y fomento de las actividades que demanda el interés general en marco de libertades que otorga esta Constitución POR ESO ES NECESARIO REGULARIZAR LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE DE CARGA EN GENERAL,				

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Por esto los verdaderos transportistas no estamos de acuerdo con las opiniones de los Panelistas y la aplicación de esta Norma; en virtud que estructuralmente nuestras carreteras a nivel nacional, no llenan los requisitos que deben tener; toda vez que su aplicación es de carácter general. II.- SEGURIDAD DE LAS CARRETERAS No se puede enarbolar una bandera de seguridad cuando la misma secretaría ha permitido la circulación de los camiones doblemente articulados (fulles), ya que nuestras carreteras no llenan los requisitos mínimos de seguridad, calidad y tecnificación. Cabe mencionar que el 80% de los accidentes han sido de los llamados fulles en los cuales se ha cobrado vidas humanas, sobre todo gente joven y que son el futuro de nuestra nación; causando los siguientes perjuicios a la Sociedad: 1.-DAÑOS A LAS CARRETERAS, 2.-PERDIDAS DE VIDA. 3.-COMPETENCIA DESLEAL. 4.-MONOPOLIOS. 5.-DEPEDRADOR DEL TRANSPORTE. 6.-BOMBAS DE TIEMPO. 7.-OBSTACULOS DE CARRETERA. POR ESA RAZON NO ESTAMOS DE ACUERDO CON LA CIRCULACION DE LOS CAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS (FULLES). III.- CONSERVACION DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA Desgraciadamente nuestra Infraestructura Carretera es de pésima calidad, ya que la Secretaría no ha velado como debe de ser, por los intereses de los Mexicanos pero si quieren aplicar Normas Internacionales y de primer mundo. Al querer aplicar esa norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014, se estaría cayendo en una inconstitucionalidad, porque limitaría el libre tránsito en el territorio y nos obliga a transitar en carreteras de cuota que son muy caras. Para aplicar la Norma antes mencionada, la Secretaría debería hacer carreteras alternas que tengan las mismas medidas reglamentarias que las de cuota y así no elevar el costo de los fletes. O de lo contrario gestionar con los concesionarios de estas autopistas de cuota, una disminución en el costo de los peajes. IV.- MEDIO AMBIENTE Nos hablan del medio ambiente de la ecología en la cual les cargan la mano a los transportistas que dañamos el ecosistema por la contaminación que emiten los camiones. Si realmente quieren ayudar al medio ambiente, tendríamos que comenzar con Pemex en razón que es el, que produce la gasolina y el diesel que consumen los vehículos de carga, es decir "un diesel libre de azufre". Para poder transformar y mejorar el medio ambiente el Gobierno tendría que otorgar créditos blandos a los transportistas para poder renovar la flota de camiones modernos ya que actualmente el parque vehicular es de 20 años o más de antigüedad. Además el gobierno debe regular y procurar que el trabajo se distribuya de una manera equitativa de la cual estemos en igualdad de circunstancias para no caer en la desigualdad social.	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
De entrar en vigor esta Norma que esta publicada en el Diario Oficial será un deterioro en la economía de los Hombres-Camión. V.- CONECTIVIDAD EI PROY- NOM.-012-S.C.T.-2-2014, publicado en el Diario Oficial en 11 de Junio del 2014, en la página 15 Segunda Sección dice: 6.4 Casos de Conectividad. 6.4.1. Vehículos de carga- 6.4.1.1 para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: I.-Presentar.- exclusivamente el usuario, ante la Secretaria, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el origen destino de la ruta y los tramos y distancia requeridos. II.-Presentar, exclusivamente el usuario, ante la secretaria, una solicitud de autorización especial por caso de Conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje. Debiendo señalar el origen-destino de la ruta y los tramos requeridos, etc. III.-Nos dice la Norma que el usuario es el que solicita el permiso a la Secretaría; yo le pregunto al comité, ¿ellos son los transportistas? ¿El usuario es el autorizado para explotar el Servicio Público Federal? ¿Cuál es el motivo para ejercer esta solicitud cuando el usuario no es quien traslada la mercancía como lo dice el Reglamento de Autotransporte federal y Servicios auxiliares en su artículo 2º incisos IV y VII? IV.- expedidor o remitente: persona que a nombre propio o de un tercero, contrata al servicio de autotransporte federal de carga. VII.- Permisionario.- Persona Autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares. Este permiso no es más que una forma de beneficiar a los grandes monopolios de transportes y coartar de sus derechos a los verdaderos transportistas. DE NADA SIRVE ESTE PERMISO DE CONECTIVIDAD: 1º.- la Norma prohíbe a los camiones a transitar por ciertas carreteras que no deben, de acuerdo a la Reglamentación. 2.- la misma Norma los autoriza con un permiso de Conectividad a transitar por las carreteras, que ella misma les prohíbe, ¡QUE CONTRADICCION! Esta norma lo único que va a lograr es una competencia desleal y una mayor corrupción por parte de la SCT y la Policía Federal. Lo mejor sería que actualmente se siga trabajando con las bodegas e industrias en donde se encuentren de una manera normal, es decir sin permiso de Conectividad. Y de ahora en adelante se designen y construyan áreas en lugares estratégicos, donde se pueda cumplir con la norma y que nadie salga perjudicado.	

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
A usted, Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre; solicitamos atenta y respetuosamente que no entre en vigor la norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014 hasta que se analicen las siguientes recomendaciones que ofrecemos. 1. El peso máximo de carga debe elevarse por la clasificación de nuestras carreteras y sacar una ecuación de costo de operación para que el transporte sea rentable (TARIFAS) y no seguir deteriorando nuestra economía y la bolsa de los mexicanos. 2. Que desaparezcan los fulles o doblemente articulados y crear carreteras alternas con clasificación ET - A. 3. Que se reclasifiquen las carreteras a nivel nacional. 4. Que se nulifiquen los Permisos de Conectividad que solo benefician a los monopolios, porque con este permiso o sin él siempre se deterioran las carreteras y seguirán exponiendo la vida de los mexicanos. 5. Que Pemex y las Secretarías produzcan un diesel libre de contaminantes y la Secretaría de Medio Ambiente que no deforeste nuestros bosques y selvas. 6. Corresponsabilidad: En la página 19, segunda sección del Diario Oficial de fecha 11 de junio del 2014, nos habla de LA CORRESPONSABILIDAD EN CARRO POR ENTERO, Que se especifique en la carta de porte de una manera determinada la obligatoriedad de la corresponsabilidad del usuario. Para que en el supuesto de alguna infracción se le pueda aplicar la sanción correspondiente; toda vez que la ley debe ser clara y de carácter general con un espíritu de justicia e igualdad.	
Lidoines Baños Toledo, Representante de la empresa Transportadora Turística y de Pasaje, Villa Escondida Puerto Escondido S.A. de C.V. NUESTRA EMPRESA TRANSPORTADORA TURISTICA Y DE PASAJE, VILLA ESCONDIDA PUERTO ESCONDIDO S.A. DE C.V. CON DOMICILIO EN AVE. MIGUEL HIDALGO SIN NUMERO CENTRO DE ESTE PUERTO ESCONDIDO Y CON DOMICILIO EN OAXACA DE JUAREZ, GALEANA 420 CENTRO, SE UNE AL APOYO DE NO AL DOBLE REMOLQUE, POR QUE? TENEMOS MAS DE DIEZ AÑOS CIRCULANDO EN CARRETERAS PRESTANDO EL SERVICIO DE TURISMO Y PASAJE Y HEMOS VISTO CADA COSA, CADA ACCIDENTE EN LAS CARRETERAS Y TAMBIEN CASI A PUNTO DE SER DESCARRILADO PARA FUERA DE LAS CARRETERAS TODO POR QUE POR LAS GRANDES LONGITUDES DE ESTAS UNIDADES DE DOBLE REMOLQUES, ES POR ESO QUE NOS PREOCUPA ESTA SITUACION Y ESTAMOS EN PIE DE LUCHA Y NO DESCANSAREMOS HASTA VER UN BUEN RESULTADO A ESTA PROBLEMATICA.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Lidoines Baños Toledo, de la empresa Transportadora Turística y de Pasaje, Villa Escondida Puerto Escondido S.A. de C.V., no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Manuel Martínez Que irresponsable decisión están tomando, <u>no es necesario ser experto para darse cuenta la cantidad de accidentes que se han provocado debido el doble remolque</u>, y casualmente siempre se van a estampar contra autobuses causando muchas muertes. Solo les pido un favor, analizarlo bien sin intereses económicos de por medio, que los mueva únicamente la seguridad vial de la población.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Manuel Martínez no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Rafael Rojo Montoya GOBERNANTES Y AUTORIDADES, LA NORMA O LEY QUE SEA APROBADA EN NUESTRO PAIS, DE NADA SIRVE SI NO SE ACATAN LAS REGLAMENTACIONES O ARTICULOS, POR CAUSA DE LA CORRUPCION, INDEPENDIENTEMENTE DE ELLO, COMO ES POSIBLE QUE EN TODOS LOS RENGLONES SOCIALES Y ECONOMICOS DE NUESTRA MICRO Y MACROECONOMIA NOS QUERRAMOS ACTUALIZAR A UN MUNDO GLOBALIZADO QUE NOS EXIGE PARA IR A LA PAR EN COMPETIVIDAD (MUESTRA DE ELLO, ESTAN LAS NUEVAS REFORMAS), MENOS EN ESTE RUBLO QUE REGULA LOS EXCESOS EN LAS CARRETERAS? SIMPLEMENTE (SIN TOMAR ENCUENTA LA SEGURIDAD QUE ES LO PRINCIPAL EN ESTA DISCUCION), COMO NEGOCIO PARA EL GOBIERNO ES FACTIBLE, MAS CUOTAS DE PEAJE, MAS AHORRO EN MANTENIMIENTO DE CARRETERAS, MAS TRABAJO, MAS NEGOCIO PARA EL 95% DE LOS TRANSPORTISTAS MEXICANOS, ETC.; EN FIN ES PRACTICAMENTE IMPOSIBLE DESPERTAR A UN DESPIERTO Y MENOS SI ESTA SIENDO SOBORNADO PARA QUE NUNCA DESPIERTE, MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCION Y COMPRENCION.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Rafael Montoya no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Transportes Reasa Logist. S.A de C.V Transportes REASA LOGIST. S.A. de C.V. <u>Está en contra que circulen los fulles o doble articulados</u>. Ya que eso va en contra de lo que se busca. Que en este caso es la seguridad de los mexicanos y lo comento xq aquí en México no se respeta el peso y tampoco se sanciona a los dueños de los productos o mercancías q se transportan, la ley lo hace al revés, sanciona al transportista y mientras siga así, los dueños de los productos seguirán sobrecargando las cajas y esto traerá como consecuencias las siguientes: -Menos capacidad de frenado- -Llantas tronadas y tiradas sobre la carretera -yoyos o llantas q se salen con todo y masas x desgrane de baleros -2do remolque desprendido de la doble articulación -carreteras dañadas severamente -etc Y todas estas consecuencias formarán los accidentes q hoy en día nos acontecen de forma muy repetida. Debemos de luchar por no permitir q se aumente el peso en las cargas ni de sencillos ni de fulles. El q traigan suspensión de aire no nos da mayor capacidad de frenado y tampoco nos da mayor capacidad de carga. Debemos de crear una norma igual q el vecino país. 80,000 libras el peso mayor permitido y no fulles q rebasen los 30 pies. Y recordar q el responsable principal de llevar sobrepeso es el dueño de la mercancía xq él con tal de pagar menos, condiciona al transportista y lo obliga a q lo lleve con sobrepeso. Pero eso se acabaría de tajo si las multas se elaboran directas al q contrata el transporte o sea el dueño. Gracias x tomar en cuenta todos los comentarios.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por la empresa Transportes Reasa Logist, S.A. DE C.V., no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Dario Mora Yo estoy a favor del doble remolque.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Darío Mora no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Roberto Ponce De León Mendoza Señores responsables de la COFEMER: El accidente registrado en la carretera México-Puebla de un tráiler doble (Full) el día sábado 26 de Julio/14, en el cual perdieron la vida 2 personas y 10 más resultaron lesionadas de consideración y cuantiosas pérdidas materiales, son la última prueba de la inseguridad de los tráileres dobles. ¿Son necesarias todavía más muertes, lesionados y daños a los usuarios de las vías de comunicación terrestre, que son las carreteras? Exijo que mi opinión desaprobatoria sea considerada en el resultado final de la Norma 012 de pesos y dimensiones que se analiza en esa instancia final. Estos vehículos doblemente articulados son un verdadero peligro en las carreteras nacionales, en manos de la COFEMER está impediéndolo.	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Roberto Ponce de León Mendoza no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Francisco Perez Fuentes Las carreteras en general no tienen la infraestructura para el sobre peso y doble remolque	NO PROCEDENTE En virtud de que el comentario presentado por el C. Francisco Pérez Fuentes no plantea modificaciones específicas a algún numeral del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
Claudia Barranco, Transportes Barranco. Subcontratista.- En definiciones refiere que es un Transportista contratado por una empresa de transporte privado para prestar el servicio de autotransporte federal; sin embargo, en el cuerpo de la Norma está incluido en el capítulo de Conectividad, el cual habla de Usuario, no de empresa de transporte privada. Se sugiere ajustar la definición.	PROCEDENTE En el proyecto de norma se modifica la redacción, a fin de hacerla compatible con las nuevas disposiciones de conectividad, para quedar como a continuación se señala: <i>Subcontratista.- Transportista contratado por el usuario para prestar el servicio de autotransporte federal.</i>
En definiciones, establecen que la suspensión neumática es un sistema de seguridad y todo lo demás. La suspensión neumática no es, por sí misma, un sistema de seguridad, es un elemento de suspensión que sustituye al mecánico. Se sugiere adecuar definición.	NO PROCEDENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
Numerales 6.2.1.6.2 y 6.2.1.6.3 Pregunta: ¿Quiere decir que todos los fulles deberán estar equipados con GPS y con freno auxiliar?. ¿Qué no era para los fulles con incremento en peso? Si es así, entonces debería reubicarse ésta y las demás exigencias de este numeral, donde se encuentra lo de los diferenciados	PROCEDENTE En relación con la disposición con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), se estimó que esta es una herramienta de tecnología avanzada que puede ser de beneficio para la localización oportuna de vehículos y control por parte del permisionario, ya que arroja información sobre excesos de velocidad y desvío de rutas que eventualmente no están autorizadas para el tipo de vehículo y configuración. Es importante señalar que estos elementos, tanto los espejos como el GPS, se reubicarán en el texto definitivo, para exigirse únicamente a configuraciones de tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), que incrementen su peso bruto vehicular en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que se establecen en la Norma.
La Norma anterior permite el armado de un full con semirremolques de tres ejes, trayendo el tercer eje retráctil levantado. Sin embargo, ahora lo eliminan. Se sugiere señalar que está prohibido circular con fulles armados con semirremolques de tres ejes. Dejarlo explícito y no sólo quitarlo.	PROCEDENTE En el proyecto de norma se modificará la redacción, a fin de incluir el párrafo siguiente: <i>"Las configuraciones T-S-R no deberán incluir semirremolques y/o remolques de tres ejes con eje retráctil, aún y cuando no se rebase el peso bruto vehicular máximo autorizado para estas configuraciones y el eje retráctil se encuentre levantado."</i>

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Numeral: 6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", como sigue, Considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente. Debe establecer que es el que resulte menor.	NO PROCEDENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
Numeral 6.4.3 Se sugiere se disponga que si se viola alguna autorización de conectividad, incluyendo la falta de entrega de informes, quedan sin efecto todas las que tenga autorizadas.	NO PROCEDENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
Numerales 10.3.4 y 10.4. Se sugiere incluir "verificar el peso por eje".	NO PROCEDENTE Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.
Rodolfo Cano Morgado, Transportes CALESA, S.A. de C.V. Con el debido respeto te hago llegar mis comentarios de la Norma 012 Pesos y Dimensiones, tan cuestionada y comentada por distintas organizaciones de Transportistas Mexicanas. La Norma 012 de Pesos y Dimensiones no es la responsable de los accidentes. Dejar de cargar 4.5 tons. Ocasiona un daño ambiental, se haría más viajes. 2.-Una configuración T3-S2-R4, consume los mismos litros de combustible cargando 4.5 menos o 4.5 más. 3.- El dejar de cargar 4.5 tons. Afecta a la economía transportista 4.-Ejercicio: Recorrido 1400km. Costo por ton. 555.96*4.5 tns.2,500.00= pago por 8 viajes mensuales=\$20,000.00=que estamos dejando de ganar. 5.-Una configuración T3-S2-R4 Peso Vehicular 26 Tns. La Norma 012 Pesos y Dimensiones dice 80 Tns. Peso Bruto Vehicular, estamos cargando 54 Tons. De carga útil. 6.-Remolque tipo Góndola pesa 8 Tns. P.V. 7.-Hoy en día tenemos la tecnología y la vamos a dejar de cargar las 4.5 tns. No podremos comprar remolques de góndolas que pesan 4 tns. p.v., andamos cargando Fierro Inútil al no tener remolque pesado. No es la Norma 012 de Pesos y Dimensiones. No es la configuración T3-S2-R4 la causa de los accidentes. Los accidentes están en todas las configuraciones. Quién tiene menos accidentes es la configuración T3-S2-R4 Hay gente tóxica que manipula la información de accidentes de los T3-S2-R4, y de las otras configuraciones no hablan y que son las más accidentadas. 13 de Diciembre Accidente en las Cumbres de Maltrata 45 vehículos ocasionado por un T3-S2 Accidente en la Autopista Cosamaloapan-Villa Isla, Ver. Un autobús se impacta con un T3 S2 36 Muertos. Accidente en la carretera Calpulalpan-Texcoco, con una configuración C3 se quedó sin frenos arrolla una combi de pasajeros 7 muertos.	NO PROCEDENTE De acuerdo a lo señalado en la Manifestación de Impacto Regulatorio, se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo "B" los vehículos sencillos en relación con los doblemente articulados, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. Asimismo, se agregó en la Manifestación de Impacto Regulatorio, que los beneficios por la restricción de circulación de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo "B", son como sigue: 4. Ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes para las carreteras tipo "B" liberará recursos de inversión por \$14,835.7 millones. 5. Ahorro en costos por daño a pavimentos genera un beneficio, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, que oscila entre \$ 5 y \$ 9 millones de pesos al año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos. 6. Ahorro por siniestralidad. Se tendrá un beneficio tomando en consideración los saldos de accidentes, esto es, muertos, lesionados y daños materiales, que asciende a \$ 472,018 pesos. Derivado de lo antes expuesto, y de acuerdo con lo señalado en la Manifestación de Impacto regulatorio, se tendría un beneficio total de \$ 125,336,572,276.55 de ahorros; debido principalmente a la liberación de recursos de inversión que se deben emplear para la sustitución y/o rehabilitación de puentes, así como de costos por daño a pavimentos y costos por siniestralidad, en un horizonte de 5 años con tasa de descuento de 10%. En cuanto al tema de combustibles se tienen varias vertientes a considerar, por ejemplo: • Hay quienes aseguran que al restringir el full en caminos tipo "B", se generará un mayor consumo de combustible al realizarse el traslado en vehículos sencillos. Sin embargo, esto no quiere decir que vaya a ser el doble de consumo, ya que la relación que guarda es del 1.78, señalado en la metodología presentada en la MIR. Por otro lado, no debe desestimarse que en carreteras tipo "B", "C" o inclusive tipo "D", se forman filas de vehículos detrás del full porque no lo pueden rebasar, generando con ello importantes volúmenes de emisiones contaminantes, más allá del aspecto de seguridad que esto puede implicar.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
Qué pasa con las organizaciones de Transporte, se quedan callados, no dicen nada no proponen como evitar accidentes. El transporte creció tan rápido que no dio tiempo de capacitar a nuestros operadores. Inconscientemente la Secretaría es responsable de otorgar las licencias y las empresas en contratarlos. Hoy en día de la noche a la mañana surgen empresas con cientos de camiones, no les preguntan cómo le hicieron para comprar camiones, en qué forma hicieron su planilla de operadores. En los años 70, 80, 90 y 2000 el índice más alto de accidentes era pasaje y en la actualidad carga trae el índice de accidentes más alto. Quiere decir que la CANAPAT ha trabajado en reducir sus accidentes, deberíamos aprender de ellos para reducir el índice de accidentes de carga. Lo que deberíamos hacer es comprometernos y promover la Cultura, educativa vial y respecto al Reglamento de Tránsito. Los accidentes son un problema social no de una Organización, es un problema de todos. En el Panel de Expertos que contrató la S.C.T. para determinar lo que le conviene a México, no hubo quien representara a los verdaderos expertos que son los operadores de las distintas configuraciones.	
Elías Dip Rame, Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C. LIC. ANDRADE MARTÍNEZ: COMO ES DE SU CONOCIMIENTO, EL PASADO DÍA MARTES 3 DE JUNIO DE 2014, LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ENVIÓ A ESA COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA A SU CARGO, EL ANTEPROYECTO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA, NOM-012-SCT-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMA CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL; CON SU RESPECTIVA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO (MIR), CON EL PROPÓSITO DE QUE QUIEN ESTÉ INTERESADO ENVIÉ SUS COMENTARIOS REFERENTES AL DOCUMENTO ANTES MENCIONADO. LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS, AC. (CONATRAM), REMITE A USTED ANEXO QUE CONTIENE LAS OBSERVACIONES Y OPINIONES QUE ESTIMAMOS CONTRIBUYAN A TOMAR LA MEJOR DECISIÓN, EN BENEFICIO DE LA SEGURIDAD VIAL EN TODAS LAS CARRETERAS DEL PAÍS. CONATRAM CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS, A.C. COMENTARIOS AL ANTEPROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-012-2-2014, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DEL AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN POR LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL, ASÍ COMO A LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO (MIR).	PROCEDE PARCIALMENTE Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se elimina la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados (configuraciones vehiculares que acceden al incremento en el peso conforme al numeral 6.1.2.2) en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
CONSIDERANDO QUE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, HA MENCIONADO REITERADAMENTE QUE LOS ARGUMENTOS QUE TOMÓ EN CUENTA PARA LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA NORMA OFICIAL MEXICANA VIGENTE NOM-012-SCT-2-2008, FUERON PRIMORDIALMENTE ATENDIENDO A LAS RECOMENDACIONES QUE LES DIO EL PANEL DE EXPERTOS, MISMAS QUE CARECEN DE SUSTENTO TÉCNICO QUE FUNDAMENTE LAS PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN, MÁXIME CUANDO DICHAS RECOMENDACIONES FUERON EMITIDAS SIN TENER LA INFORMACIÓN NECESARIA Y CONTUNDENTE EN MATERIA DE PESO Y DIMENSIONES, ASÍ COMO DE ACCIDENTES SEGÚN LO INFORMARON A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, RESULTA MUY PREOCUPANTE QUE LA SCT SE HAYA PERMITIDO SER SORPRENDIDA Y ENGAÑADA POR EL PANEL DE EXPERTOS QUE NO DUDAMOS SEAN EXPERTOS EN SUS MATERIAS, PERO DEFINITIVAMENTE NO LO SON EN MATERIA DEL AUTOTRANSPORTE, LO QUE DEJA DUDA DE SU HONESTIDAD TODA VEZ QUE ACEPTARON UNA RESPONSABILIDAD MUY SERIA SIENDO NEÓFITOS EN LA MATERIA. SIN EMBARGO, SIN ENTRAR AL ANÁLISIS PUNTUAL DEL CONTENIDO DEL ANTEPROYECTO CON SU RESPECTIVA (MIR) DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA, ENVIAMOS NUESTRA OPINIÓN BÁSICAMENTE EN LOS SIGUIENTES PUNTOS • CONATRAM SIEMPRE SE HA MANIFESTADO POR LA PROHIBICIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE LA CONFIGURACIÓN T3-S2-R4 MEJOR CONCIDA COMO DOBLE REMOLQUE, CON LOS PESOS Y DIMENSIONES CON QUE ESTAS UNIDADES CIRCULAN POR TODAS LAS CARRETERAS. RECOMENDACIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS.- RETRINGIR LA CIRCULACIÓN DE ESTAS UNIDADES DOBLEMENTE ARTICULADAS A CARRETERAS ET Y A DE DOS Y CUATRO CARRILES. PROPUESTA DE CONATRAM.- QUE ESTAS CARRETERAS ET Y A DE DOS Y CUATRO CARRILES TIENEN QUE SER EN AMBOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN. • PERMISO DE CONECTIVIDAD.- SE OTORQUE CUANDO VEDADERAMENTE SEA NECESARIO Y SE JUSTIFIQUE QUE LAS UNIDADES DOBLEMENTE ARTICULADAS CIRCULEN CON DICHO PERMISO, ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE POR CARRETERAS TIPO "B" Y COMO MÁXIMO HASTA 50 Km., EN EL ENTENDIDO QUE SI VAN A UTILIZAR UN PERMISO DE CONECTIVIDAD, DE ORIGEN DEBERÁN SALIR CON UN P.B.V. DE 66.5 TON., ACLARANDO QUE EL BENEFICIO DEL DIFERENCIADO APLICA ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE PARA CIRCULAR EN CAMINOS TIPO ET Y A, SIN QUE ESTO QUIERA DECIR QUE LO ACEPTAMOS, POR EL CONTRARIO, NO ESTAMOS DE ACUERDO COMO QUEDÓ ASENTADO EL ÚNICO VOTO EN CONTRA POR PARTE DE CONATRAM EN LA REUNIÓN DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE CELEBRADA EL PASADO 2 DE JUNIO DE 2014. • AUTORIZACIONES DE CONECTIVIDAD.-PARA EL CASO DEL NUMERAL 6.4.1.1. DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA, ESTABLECE UNA SERIE DE CONDICIONES PARA LAS UNIDADES Y CONFIGURACIONES VEHICULARES QUE REQUIERAN UTILIZAR UN CAMINO DE MENOR CLASIFICACIÓN PARA LLEGAR O SALIR DE UNA PLANTA DE PRODUCCIÓN, UNA VEZ MÁS QUEDA DE MANIFIESTO	Con el objeto de hacer más claro el procedimiento en la solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros Logísticos y/o de Transferencia, se deberá señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. Es importante resaltar que se incluyó a los centros Logísticos y/o de Transferencia, bajo el supuesto siguiente: <i>Centro Logístico y/o de Transferencia. Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquéllos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.</i> Por otro lado, en el Proyecto de Norma se prevé: b) <i>Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.</i> A este respecto, se señala que a partir del análisis realizado por el IMT a la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el periodo 2008 – 2014 por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquéllos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso anterior dio una base de datos para análisis de 2,136 registros. A partir también de la base de datos de esos 2,136 registros, se generó la Tabla 1 que muestra la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos.

PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																														
COMO LA SCT SUMISA Y OBEDIENTE ACATA LAS INFUNDADAS E IRRESPONSABLES RECOMENDACIONES DEL PANEL DE EXPERTOS ¿CÓMO ES POSIBLE ACEPTAR QUE ESTE GRUPO COLEGIADO DE INEXPERTOS EN MATERIA DE TRANSPORTE, SIN NINGÚN SUSTENTO TÉCNICO PRETENDA PRIVILEGIAR EL INTERÉS ECONÓMICO DE UN GRUPO DE PODEROSOS, SOBRE LA SEGURIDAD VIAL, BAJO EL ARGUMENTO DE QUE SE TRATA DE UNA PLANTA PRODUCTORA Y QUE ÉSTA NO SE PUEDE MOVER? SEÑORES PANELISTAS Y FUNCIONARIOS DE LA SCT, NO SE ENGAÑEN, PERO SOBRE TODO NO TRATEN DE VERLE LA CARA A LA SOCIEDAD MEXICANA. ESTO ES MUY SENCILLO, SI EL TIPO DE CAMINO QUE EXISTE PARA LLEGAR O SALIR DE ALGUNA PLANTA PRODUCTORA ES DE MENOR CLASIFICACIÓN, SIMPLE Y SENCILLAMENTE QUE LAS UNIDADES QUE REQUIERAN CIRCULAR PARA PRESTAR SUS SERVICIOS A DICHA PLANTA SE AJUSTEN A LA CLASIFICACIÓN DEL REFERIDO TIPO DE CAMINO, RECUERDEN SIEMPRE QUE LA VIDA NO TIENE PRECIO. • EN CUANTO AL SUPUESTO INCREMENTO DEL PESO A LAS CONFIGURACIONES SENCILLAS HAY OPINIONES DE AGRUPACIONES, PREOCUPADOS Y ASUSTADOS DE QUE ESTA MEDIDA PROVOCARÁ MAYORES ACCIDENTES: PRIMERO, NO HAY TAL INCREMENTO, SÓLO SE LES RECUPERA EL PESO QUE ESTAS CONFIGURACIONES SENCILLAS DESDE ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA NORMA ACTUAL SE LES QUITÓ BAJO EL DOLOSO ARGUMENTO DE NO SER VEHICULOS DEFERENCIADOS (NO CONTAR CON SUSPENSIÓN NEUMÁTICA), LO QUE SORPRENDE ES “LA PREOCUPACIÓN TAN REPENTINA QUE LES SURGIÓ A ESTAS ORGANIZACIONES POR LA SEGURIDAD VIAL, PERO QUE RARO QUE SÓLO EN ESTE TIPO DE CONFIGURACIONES SENCILLAS”. • LA CORRESPONSABILIDAD.-UNA MÁS DE LAS RECOMENDACIONES DEL PANEL DE EXPERTOS, DE LAS POCAS QUE SÍ CONTRIBUYEN A UN BENEFICIO PARA LA SOCIEDAD, (SEGURAMENTE POR UN ERROR INVOLUNTARIO) EXTRAÑAMENTE NO FUE INCLUIDA EN EL CUERPO DEL PROYECTO DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-2014, PARA SER MÁS CLARO, ME REFIERO A LA RECOMENDACIÓN QUE DICE: ESTABLECER LA CORRESPONSABILIDAD ENTRE LOS PERMISIONARIOS Y LAS COMPAÑÍAS EXPEDIDORAS DE CARGA (CUANDO SE TRATE DEL SERVICIO DE CARRO POR ENTERO) QUE CONTRATAN EL SERVICIO, ANTE EVENTUALES VIOLACIONES A LAS NORMAS, SUGERENCIA ESTA CORRESPONSABILIDAD SE PUEDE AGREGAR EN EL APARTADO DE LA CARTA DE PORTE, ESPERANDO QUE CON ESTA ACCIÓN SE PUEDA ABATIR TANTO ABUSO POR PARTE DE LOS INDUSTRIALES Y COMERCIANTES, ASÍ COMO DISMINUIR LA CORRUPCIÓN POR PARTE DE LAS POLICÍAS EN SUS TRES NIVELES. POR LO ANTERIORMENTE EXPUESTO PEDIMOS, TANTO A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, COMO A LA COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA, QUE APROVECHEN ESTA ÚNICA OPORTUNIDAD QUE SE LES PRESENTA PARA CORREGIR LOS ERRORES Y GRAVES DAÑOS QUE LAS ADMINSTRACIONES ANTERIORES HAN CAUSADO A LA SOCIEDAD, PRIVILEGIADO EL INTERÉS ECONÓMICO DE UNOS CUANTOS, SOBRE LA SEGURIDAD VIAL DE MILLONES DE MEXICANOS.	<table><tr><th colspan="3">Tabla 1</th></tr><tr><th>Rangos de longitud (km)</th><th>Frecuencia</th><th>Porcentaje (%)</th></tr><tr><td>51 a 60</td><td>39</td><td>1.8</td></tr><tr><td>61 a 70</td><td>9</td><td>0.4</td></tr><tr><td>71 a 80</td><td>571</td><td>26.7</td></tr><tr><td>81 a 90</td><td>937</td><td>43.9</td></tr><tr><td>91 a 100</td><td>82</td><td>3.8</td></tr><tr><td>101 a 150</td><td>426</td><td>19.9</td></tr><tr><td>Más de 150</td><td>72</td><td>3.4</td></tr><tr><td>SUMA</td><td>2,136</td><td>100.0</td></tr></table> La Tabla 1 evidencia que del total de casos considerados (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que serán reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%). Estos últimos dos supuestos ya los contempla el Proyecto de Norma. Con respecto al tema de la Corresponsabilidad, en el Proyecto de Norma se establece una disposición de carácter general, donde se prevé que el usuario (dueño de la carga) será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen, originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.	Tabla 1			Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)	51 a 60	39	1.8	61 a 70	9	0.4	71 a 80	571	26.7	81 a 90	937	43.9	91 a 100	82	3.8	101 a 150	426	19.9	Más de 150	72	3.4	SUMA	2,136	100.0
Tabla 1																															
Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)																													
51 a 60	39	1.8																													
61 a 70	9	0.4																													
71 a 80	571	26.7																													
81 a 90	937	43.9																													
91 a 100	82	3.8																													
101 a 150	426	19.9																													
Más de 150	72	3.4																													
SUMA	2,136	100.0																													

