

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> 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.					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																																																																																														

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-remolque 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>30,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S2-R2</td><td></td><td>1250</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T2-S1-R3</td><td>370</td><td></td><td>40,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S1-R2</td><td>400</td><td></td><td>44,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S1-R3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S2-R2</td><td>430</td><td>1650</td><td>46,000</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>T3-S2-R4</td><td></td><td></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		30,000				T2-S2-R2		1250					T2-S1-R3	370		40,000				T3-S1-R2	400		44,000				T3-S1-R3							T3-S2-R2	430	1650	46,000				T3-S2-R4							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		30,000																																																																																																																																																																																				
T2-S2-R2						1250																																																																																																																																																																																					
T2-S1-R3					370		40,000																																																																																																																																																																																				
T3-S1-R2					400		44,000																																																																																																																																																																																				
T3-S1-R3																																																																																																																																																																																											
T3-S2-R2					430	1650	46,000																																																																																																																																																																																				
T3-S2-R4																																																																																																																																																																																											
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> <i>ii. 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 – ojo 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 brinco 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 liberó 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.		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>	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																																																																																																																																																		
Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular tipo “ET”, “A” y “B”.																																																																																																																																																						

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):

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, V, 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, V, R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL- DELANTERO) (T, S, V, 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	✓	-	✓	✓	✓

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
(PROPUESTA DE CANACAR) DISPOSICIONES PARA CONFIGURACIONES VEHICULARES CAMIÓN Y CAMIÓN-REMOLQUE						
VEHICULO O CINFIGURACION 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-SEMIRREMOLQUE, TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE (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.	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>

TABLA C
LARGO MÁXIMO AUTORIZADO
POR CLASE DE VEHÍCULO Y
CAMINO VEHÍCULOS

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 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="3"></th><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="3"></th><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 colspan="2">Configuración</th></tr><tr><td></td><td>Tandem Cuatro llantas</td><td colspan="2">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. <table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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	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.	
	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																																		

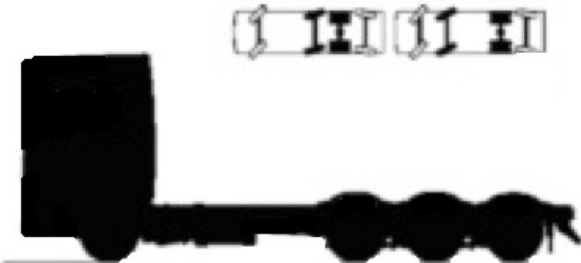
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA																																																																														
Así mismo, se limitaría la incorporación de avances tecnológicos, en beneficio de la seguridad y la competitividad, en los servicios de autotransporte de pasaje y turismo y se desalentaría 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

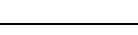
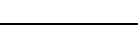
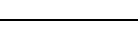
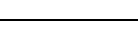
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
	camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo "ET" y "A", sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, 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	ET4 Y ET2 A4 Y A2	TIPO DE CAMINO			TABLA A-1 PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)					
			B4 Y B2	C	D	CONFIGURACIÓN DE EJES	VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO			
ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	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	5,50	5,00
	C Y T-S	6.5	6	5.5	5						
 SENCILLO CUATRO LLANTAS	C-R y T-S-R	10	9.5	8	7	 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	17,50	13,00	11,50	11,00
	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	21,00	17,00	14,50	13,50
	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	23,50	20,00	18,50	17,00
	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	26,50	22,00	20,00	NA
	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	20,00	NA
	C y T-S	26.5	22.5	20	NA						

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 cuentan 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

PROPUESTA (DEBE DECIR)

Para el caso de las nuevas tecnologías de autobús solicitamos incluir la siguiente:

Tabla A.1

Pesos máximos autorizador para autobuses por tipo de eje y camino (cifras en toneladas)

Configuración de Ejes	Vehículo o configuración	ET, A, B, C y D
Sencillo de dos llantas*	Susp. con muelles	6.5
	Susp. neumática	7.5
Sencillo cuatro llantas	Susp. con muelles	NA
	Susp. neumática	12
Motriz sencillo cuatro llantas	Susp. con muelles	11.5
	Susp. neumática	13
Motriz doble o Tandem seis llantas	Susp. con muelles	NA
	Susp. neumática	19.5

* Se entiende eje sencillo dos llantas, aquel que no es motriz.

JUSTIFICACIÓN

Se solicita incluir una tabla adicional sobre los pesos máximos autorizados para autobuses por tipo de eje y camino, en 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 (motores más grandes de 12 a 14 LTS), 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 chasis europeos en general tienen el mismo PBV, dadas las normas europeas.

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.

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.

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 vocacionales. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A.

RESPUESTA

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

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., en sus ejes direccionales no representaría una carga adicional para las carreteras y puentes, toda vez que estos vehículos no transitan de forma regular en las carreteras y sólo lo hacen cuando se encuentra en desarrollo una construcción y en distancias cortas.

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 FRICCIÓN	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)		
B2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
B3 (8)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
B3 (10)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
B4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
CAMION Y CAMION-REMOLQUE							
VEHICULO O CINFIGURACION 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 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		
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

TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE (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 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	✓	-	✓	✓	✓

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.

RESPUESTA

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.

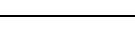
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA														
Comentario ANTP. Considerando al transporte privado como el transporte de bienes propios o relacionados con sus actividades consideramos que debe adecuarse la definición para eliminar los elementos de carácter fiscal como sigue: Propuesta ANTP. Nota de 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												
Comentario ANTP. Se agrega el límite de llantas para B4 y se exige que al menos tengan que ser dos ejes direccionales. TABLA 5.2.1 Agregar el límite de llantas para B4 y se exige que al menos tiene que ser dos ejes direccionales. Propuesta ANTP. <table><tr><th colspan="4">AUTOBÚS (B)</th></tr><tr><th>NOMENCLATURA</th><th>NÚMERO DE EJES</th><th>NÚMERO DE LLANTAS</th><th>VEHÍCULO</th></tr><tr><td>B4 (1)</td><td>4</td><td>10-12</td><td></td></tr></table> Nota: el Autobús B4 deberá contar con al menos dos ejes direccionales y dos ejes traseros.	AUTOBÚS (B)				NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO	B4 (1)	4	10-12		NO PROCEDENTE Se consideró que no se requiere exigir al autobús de 4 ejes, dos ejes direccionales porque la industria fabricante o armadora de este tipo de vehículos no lo solicitó deduciendo que no se encuentran ofertados en el mercado.
AUTOBÚS (B)													
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO										
B4 (1)	4	10-12											
TABLA 5.2.2 <table><tr><td>C4 (1)</td><td>4</td><td>12</td><td></td></tr></table> Nota: El camión unitario C4 deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices). Comentario ANTP. Se agrega la configuración C4 en la Tabla 5.2.2 y se exige que al menos tiene que ser dos ejes direccionales. Se propone el número de llantas pueda ser de 10 o 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. Se agrega de Camión -Semiremolque.	C4 (1)	4	12		PROCEDE PARCIALMENTE Los vehículos tipo revoladora 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.								
C4 (1)	4	12											

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:					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.																																																																			
TABLA A PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)																																																																								
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	
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 está 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 está 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 está 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 está 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 está 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 está 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 6o. 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 está 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 está 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: 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, <u>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 - Sonora	2	149	ET	B	3389	1
El Solito - San Luis Río Colorado	2	120	ET	B	3389	1
Sonora - El Solito	2	80	ET	B	3389	1
Ent. (Autopista México-Puebla) - Ocotitlán (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 - Ocozacoatlán	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
Tehuacán - 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. Escárcega-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

90

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 - Antigua 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)

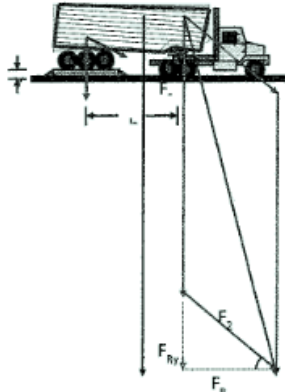
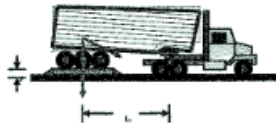
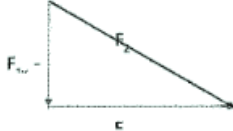
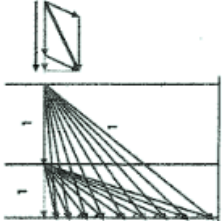
PROMOVENTE / COMENTARIO							RESPUESTA
Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	NIVEL DE USO	PRIORIDAD PARA MODERNIZAR	
Ent. Valle de Bravo - Plan Cutzamala	15	56	D	NC	50	4	
Ent. Ahuehuetlilla - Tlapa de Comonfort	93	126	D	NC	30	5	
Francisco I Madero - Tehuacán	150	8	D	NC	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) - Tlaxotalpan, Ver.	175	45	D	NC	30	5	
Tlaxotalpan - Ent. Buenavista, Ver. (Puente Tlaxotalpan)	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. Ahuehuetlilla-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					

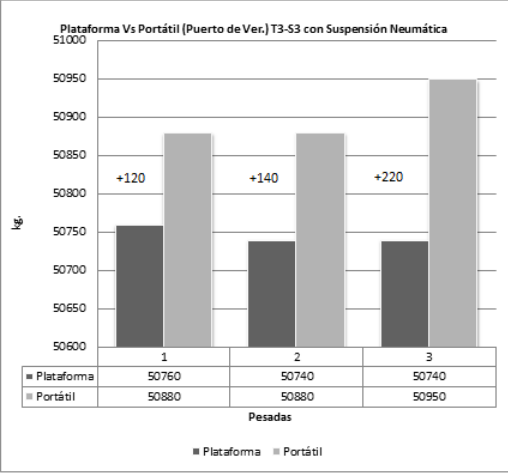
PROMOVENTE / COMENTARIO				RESPUESTA																																	
<table><tr><td>PERMISOS CONECTIVIDAD TOTALES</td><td rowspan="9"></td><td colspan="2">67,158</td><td>PROMEDIO DE LONGITUD DE TRAMOS AUTORIZADOS</td></tr><tr><td>Tramo Autorizado</td><td>Longitud (Km)</td><td>%</td><td>Longitud (Km)</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.

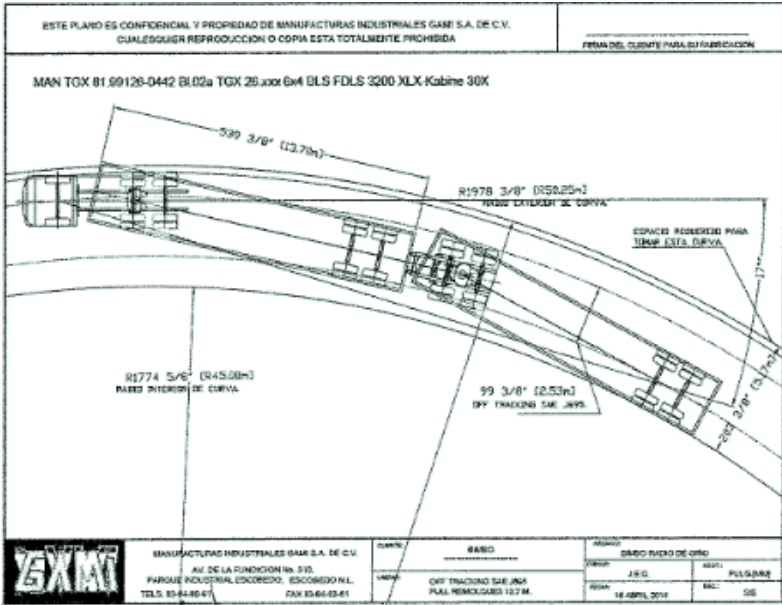
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO. PRECEDENTES: Amparo directo 1190/2013. Mexichem Soluciones Integrales, S.A. de C.V. (antes Amanco México, S.A. de C.V.). 19 de febrero de 2014. Unanimidad de votos. Ponente. Carlos Ronzon Sevilla. 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	

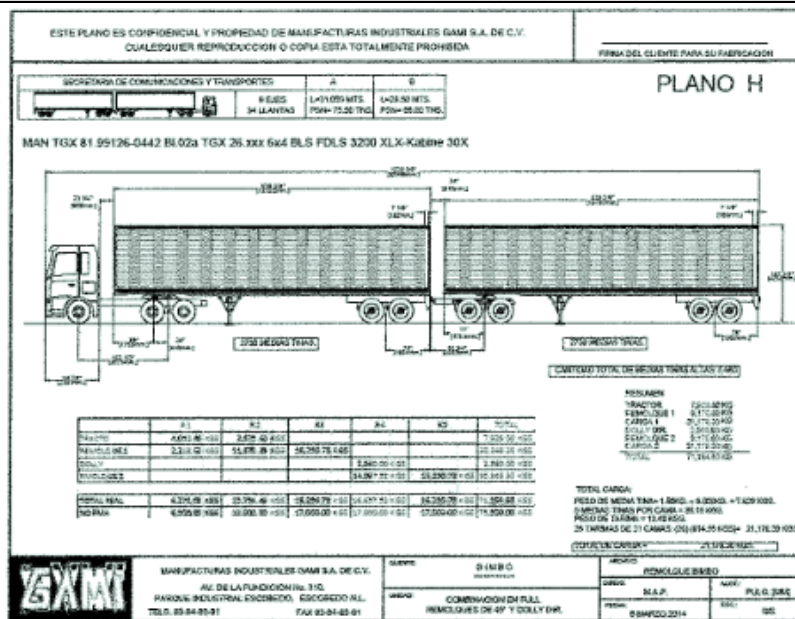
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA
 10.3.12 En la verificación del peso que se realice con básculas de pesaje por ejes o conjunto de ejes, se permitirá una tolerancia de hasta el 5% respecto de los pesajes realizados en básculas de plataforma. Para determinar lo anterior, se comparará el dictamen de verificación 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			
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			
							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.			

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.																																																																																																																																																														
<table><tr><th rowspan="2">VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR</th><th rowspan="2">NUM. EJES</th><th rowspan="2">NUM. 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>13,0</td></tr><tr><td>B3</td><td>3</td><td>8</td><td>21,5</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>24,5</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>27,0</td><td>25,0</td><td>22,5</td><td>21,0</td></tr><tr><td>C2</td><td>2</td><td>6</td><td>17,0</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>21,5</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>24,5</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>27,5</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>34,5</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>41,5</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>48,0</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>41,0</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>34,5</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>45,0</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></table>							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	
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 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
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 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. 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: - 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 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. - Condiciones de seguridad. - 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: - 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 en tramos de hasta por 150 kilómetros en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. - Demostrar que no existen rutas alternas, con Caminos de mayor especificación. - Condiciones de seguridad. - 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: - 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. - 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: - 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. 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																										

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: 4.- <i>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														

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:

- Incremento del número de viajes
- Incremento del costo de transportación de las mercancías
- El incremento del riesgo de accidentes carreteros
- El impacto ecológico
- Daño a la infraestructura carretera.

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 recrudeciendo, 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">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> </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>			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	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:			
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	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 FRICCION</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 FRICCION	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 FRICCION	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	✓	✓	✓	✓	✓	-	
¹ Solo 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 <i>Se incluyen dispositivos adicionales para contribuir al tránsito seguro en las carreteras como sigue:</i> <i>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.</i>										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 ahorrraran 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.

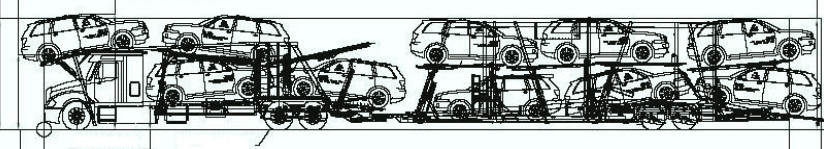
PROMOVENTE / COMENTARIO	RESPUESTA								
13. Transitorios PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después 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 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																									
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	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.

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)
	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. 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></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																													

