

Reunión Extraordinaria del Subcomité No. 2 de Normas de Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación

18, 19 y 22 de septiembre de 2014.

### Acuerdos

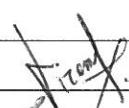
I. Se acordó por consenso, enviar al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) para su aprobación y publicación en el Diario Oficial de la Federación de:

- Las respuestas a los comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROYNOM-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, en el mismo órgano oficial informativo.
- El Proyecto de Norma PROYNOM-012-SCT-2-2014 con la incorporación de los comentarios que se aprobaron.

Lo anterior como producto de la reunión extraordinaria que se llevó a cabo en tres sesiones del Subcomité No. 2 de Normas de Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación.

II. Por no haber consenso en el Subcomité No. 2, se acordó exponer en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) las respuestas a los comentarios de los puntos del Proyecto de Norma PROYNOM-012-SCT-2-2014 que se muestran en el Anexo A al presente documento de Acuerdos, para su aprobación.

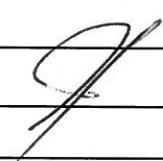
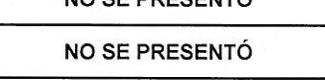
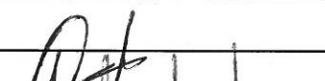
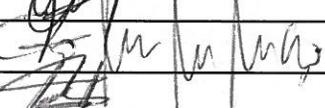
#### Firmas de los presentes

Dependencias / Organizaciones	Representante	Firma
ASOCIACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA	Titular ING. DAVID ESTRADA AMADOR	
ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE DOCUMENTOS OFICIALES DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR, A.C.	Titular ROBERTO DE LA VEGA MORENO	NO SE PRESENTÓ
ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO	Titular ANTONIO JORGE CAPIZ Suplente PATRICIA VIZCAYA ANGELES	

Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre

Reunión Extraordinaria del Subcomité No. 2 de Normas de Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación

18, 19 y 22 de septiembre de 2014.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES	Titular MIGUEL ELIZALDE LIZARRAGA	
	Suplente JOSÉ JIMÉNEZ JAIME	
ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	Titular OSVALDO R. BELMONT REYES	
COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD	Titular ALBERTO GIOVANNI OLIVELIA	NO SE PRESENTÓ
	Suplente MTRO. JOSÉ GUILLERMO LÓPEZ OROZCO	
PETRÓLEOS MEXICANOS	Suplente MIGUEL FLORES MÉNDEZ	
CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA TRANSFORMACIÓN	Titular ING. SALVADOR SAAVEDRA CEBALLOS	NO SE PRESENTÓ
	Suplente ING. EUGENIO PACÍ HERNÁNDEZ	
CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA	Titular DAVID J. VERTTI CRUZ	
	Suplente TOMÁS MARTÍNEZ LOPEZ	
CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS, A.C.	Titular ING. CLAUDIO GALLEGOS PÉREZ	
	Suplente FRANCISCO MIRANDA YÉPEZ.	
CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO	Suplente LIC. OMAR GONZALEZ OSORIO	
CONSEJO NACIONAL DE DIRIGENTES DE AUTOTRANSPORTE, A. C.	CESAR BARBOSA SALINAS	NO SE PRESENTÓ
COMISIÓN NACIONAL PARA EL AHORRO EFICIENTE DE LA ENERGÍA	Titular ING. ARMANDO MALDONADO SUSANO	NO SE PRESENTÓ
DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS	Titular ING. RUBEN FRIAS ALDARACA	
	Suplente ING. CRISPIN RAMÓN QUIROZ CAMARGO	
DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS	Titular ING. G. GUSTAVO MANZO GARCÍA	
INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE	Titular JESÚS CHAVARRIA VEGA	
	Suplente ING. ALFREDO LÓPEZ LÓPEZ	
INSTITUTO MEXICANO DEL PETRÓLEO	Titular JORGE DURÁN MARTÍNEZ	NO SE PRESENTÓ
	Suplente SERGIO AVALOS ZAVALA	
INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL (CIITEC)	Titular JOSÉ ANTONIO BONILLA MENENDEZ	
	Suplente JULIAN VALENCIA MOGOLLON	
SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES	Titular CARLOS SANCHEZ G.	NO SE PRESENTÓ
	Suplente ROBERTO WILSON GARCÍA	
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN	Titular ERIKA CASTILLO CABALLERO	
POLICÍA FEDERAL	Titular FRANCISCO FLORES PÉREZ	
	Suplente JESÚS ELIZAGARAY MUÑOZ	

## Anexo A

El presente Anexo forma parte de los Acuerdos del Subcomité No. 2 de Normas de Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación, de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014.

ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO(S) / RESPUESTA	ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA																																																																												
<p><b>6.1.1.1</b> 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:</p> <p style="text-align: center;"><b>TABLA A-2</b> PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th 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> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2"> SENCILLO DOS LLANTAS</td> <td>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"> SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>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"> MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>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"> MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td> <td>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>17,50</td> <td>13,00</td> <td>11,50</td> <td>11,00</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"> DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>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"> MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>C-R y T-S-R</td> <td>18,00</td> <td>17,00</td> <td>14,50</td> <td>13,50</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>21,00</td> <td>17,00</td> <td>14,50</td> <td>13,50</td> </tr> </tbody> </table>	CONFIGURACIÓN DE EJES	VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	SENCILLO DOS LLANTAS	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	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	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	C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00	C y T-S	17,50	13,00	11,50	11,00	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	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	C-R y T-S-R	18,00	17,00	14,50	13,50	C y T-S	21,00	17,00	14,50	13,50	<p><b>Comentario</b></p> <p>Proponen que no se modifique la Tabla A de pesos por eje, que permanezca la Tabla A de la Norma vigente.</p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>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.</p> <p>Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 si son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).</p> <p>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.</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT</p>
CONFIGURACIÓN DE EJES			VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	TIPO DE CAMINO																																																																										
	ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2		C	D																																																																									
SENCILLO DOS LLANTAS	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	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	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	C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00																																																																									
	C y T-S	17,50	13,00	11,50	11,00																																																																									
DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	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	C-R y T-S-R	18,00	17,00	14,50	13,50																																																																									
	C y T-S	21,00	17,00	14,50	13,50																																																																									

**ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA**

	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	<b>C-R y T-S-R</b>	23,50	22,50	20,00	NA
		<b>C y T-S</b>	<b>26,50</b>	22,50	20,00	NA

NA = NO AUTORIZADO

**COMENTARIO(S) / RESPUESTA**

**ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA**

3.1.2.1 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 cuente1/.

**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 B-2  
PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

VEHICULO O CONFIGURACION 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

**Comentario**

Solicitan que se autorice la circulación de configuraciones doblemente articuladas en caminos tipo B, con el peso bruto vehicular autorizado en la Norma vigente.

**NO PROCEDENTE**

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..

ANTP  
CANACAR  
ANPACT

*(Handwritten signatures and marks in blue ink)*

*(Handwritten signatures and marks in blue ink at the bottom of the page)*

**ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA**

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

NA- No Autorizado

**Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A".**

**COMENTARIO(S) / RESPUESTA**

**ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA**

**Comentario**

Solicitan que las características de seguridad y de desempeño deben ser obligatorias para todas las configuraciones vehiculares para poder acceder al peso adicional por eje.

Para lo cual el numeral 6.1.2.2, 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.

**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

ANTP  
CANACAR  
ANPACT  
ANIQ

**ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA**

**COMENTARIO(S) / RESPUESTA**

**ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA**

CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S Y R)	MOTOR ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)	TORQUE MÍNIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	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
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	✓	430	1 650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R3	✓	430	1 650	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	✓	-	✓	✓	✓

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.

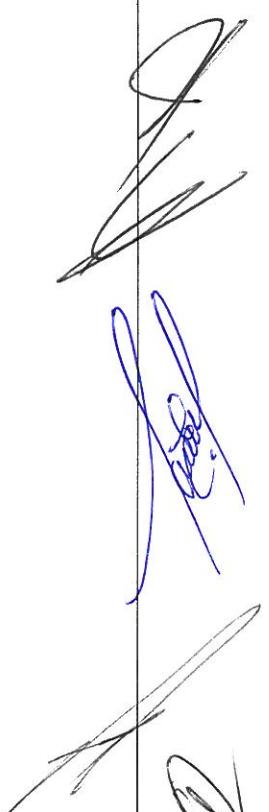
Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además 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 si 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 promoviente.

Handwritten signatures and initials in blue and black ink, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.

Handwritten signatures and initials in blue and black ink, including a large signature at the bottom center and several smaller ones around it.

ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO(S) / RESPUESTA	ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA
	<p>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 operación.</p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Con respecto a la propuesta de autorizar el incremento de peso en otros caminos al amparo del permiso de conectividad, se concluyó que el incremento en peso de 1.5 t. en eje motriz y 1.0 t. en eje de carga se otorga cuando se circula exclusivamente en caminos "ET" y "A".</p> <p>Por ende, las Autorizaciones de conectividad se utilizan para poder circular en caminos de mayor clasificación (Ej. "ET" o "A"), a uno de menor clasificación (Ej. "B", "C" o "D").</p> <p>Luego entonces, las autorizaciones de conectividad y el beneficio del incremento en peso son mutuamente excluyentes, ya que al circular en un camino de menor clasificación "B", "C" o "D", no se cumple el requisito indispensable para obtener el incremento en peso, esto es, circular exclusivamente en caminos "ET" y "A".</p> <p>En ese sentido la SCT estima que el beneficio de circular con peso adicional es solo una condición aplicable para los caminos de mayor clasificación, por lo que no está autorizada la circulación de los distintos vehículos o configuraciones diferenciados en caminos Tipo "B", "C" o "D", toda vez que la Norma vigente señala:</p> <p><i>"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:..."</i></p> <p>En este sentido, la SCT estimó que con el texto de la NOM-012 vigente, así como el que se propone en el Proyecto, ya se prevé con claridad estas dos dimensiones, aunado a que las autorizaciones de conectividad que se han emitido no han generado problemas de interpretación.</p>	
<p>I.- De Tránsito:</p> <p>a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. <b>La velocidad debe ser controlada y registrada incorporando en el vehículo sistemas electrónicos.</b></p>	<p><b>Comentario</b></p> <p>Solicitan que no se regule la velocidad en la Norma, en virtud de que la velocidad ya se encuentra regulada en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción.</p> <p>Asimismo, se solicita se aplique esta disposición a todos los vehículos y configuraciones vehiculares.</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT ANIQ CONATRAM</p> 



ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO(S) / RESPUESTA	ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA
	<p><b>NO PROCEDENTE</b> Se conservará el texto originalmente propuesto, en virtud de que la modificación solicitada no agrega mayor claridad a la especificación.</p>	
<p>I.- De Tránsito:</p> <p>b) ...</p> <p>c) <b>Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo que las encienda al momento de ponerlo en marcha.</b></p>	<p><b>Comentario</b></p> <p>Solicitan que el inciso c) sólo mencione "Luces encendidas permanentemente".</p> <p>Considerando que el hecho de estar encendidas es lo que debe estar normado, mas no el método empleado para hacerlo.</p> <p>Asimismo, se solicita se aplique esta disposición a todos los vehículos y configuraciones vehiculares.</p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Se conservará el texto originalmente propuesto, en virtud de que la modificación solicitada no agrega mayor claridad a la especificación.</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT ANIQ CONATRAM</p>
<p>II.- Del conductor:</p> <p>a)...</p> <p>b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.</p>	<p><b>Comentario</b></p> <p>Solicitan que se mantenga la definición de Bitácora de horas de Servicio que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</p> <p>Asimismo, se solicita se aplique esta disposición a todos los vehículos y configuraciones vehiculares.</p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Se conservará el texto originalmente propuesto, en virtud de que la modificación solicitada no agrega mayor claridad a la especificación.</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT ANIQ CONATRAM</p>
<p>5.2.1.1 El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, <b>los cuales no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo; no obstante, sí incluye los</b> elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga.</p>	<p><b>COMENTARIO</b></p> <p>Solicitan que el texto se modifique de la siguiente forma:</p> <p>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.</p> <p>CONATRAM, solo en los elementos de sujeción (Matracas)</p>	<p>CANACAR ANIQ ANTP CONATRAM</p>

Handwritten signatures and initials in blue ink are present at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature with the number '6' in the center, and several other signatures on the right.

**ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA**

6.2.1.6 El largo total máximo para las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C-2" de esta Norma.

**TABLA C-2  
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
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
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

NA-No Autorizado

Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A".

**COMENTARIO(S) / RESPUESTA**

**Comentario**

Solicitan se permita la circulación de configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), en caminos tipo B, con la longitud máxima autorizado en la Norma vigente.

**NO PROCEDENTE**

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

La modificación de la Tabla "C" depende de la modificación de las Tablas "A" y "B", las cuales no fueron procedentes, como se explicó anteriormente.

**ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA**

ANTP  
CANACAR  
ANPACT  
ANIQ

ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO(S) / RESPUESTA	ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA
<p>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.</p>	<p><b>Comentario</b></p> <p>Solicitan se permita el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 13,70 m., como lo permite la Norma vigente.</p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT ANIQ</p>

ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO(S) / RESPUESTA	ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA
	<p>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.</p> <p>No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m.</p> <p>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.</p> <p>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".</p>	
<p>6.4 Casos de conectividad. 6.4.1 Vehículos de Carga. 6.4.1.1...</p> <p>I. ... II. ... a) ... b) <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.</b> c) ... d) ... e) ....</p> <p>... ...</p>	<p><b>COMENTARIO</b></p> <p>Solicitan se autoricen conectividad de más de 50 km., como se establece en el artículo 6 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</p> <p><b>PROCEDE PARCIALMENTE</b></p> <p>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.</p> <p>La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada dos años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet.</p> <p>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.</p> <p>A partir del análisis realizado por el IMT a la base de datos de 10,278 registros correspondientes a permisos solicitados en el periodo 2008 – 2014 por tramos de caminos tipo B, se consideraron aquellos correspondientes a tramos no reclasificados, así como con el valor "NO" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km, obteniéndose un total de 2,129 registros; a los cuales se les adicionaron 7 correspondientes a tramos por caminos tipo C y D, no reclasificados, así como con el valor "SI" en el campo "Entrar y Salir" y longitud solicitada mayor a 50 km. El proceso</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT ANIQ</p>

**ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA**

**COMENTARIO(S) / RESPUESTA**

**ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA**

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.

**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
<b>SUMA</b>	<b>2,136</b>	<b>100.0</b>

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.

ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO(S) / RESPUESTA	ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA
<p>d) La Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, verificarán aleatoriamente en carretera mediante la revisión de los comprobantes de pesaje (tickets) y dimensiones que las unidades vehiculares propiedad de los usuarios y transportistas autorizados para aplicar este procedimiento de autorregulación, no rebasan el peso y dimensiones máximos permitidos por tipo de vehículo y camino en esta Norma.</p> <p>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 <b>y/o públicas acreditadas 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</b>, o a través de la carta de porte correspondiente.</p>	<p><b>Comentario</b> Solicita que las básculas públicas que se utilicen deberán estar ubicadas sobre el camino de jurisdicción federal.</p>	<p>CONATRAM</p>
<p>TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán iniciar 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.</p>	<p><b>Comentario</b> Solicitan que se cambie el verbo iniciar por el verbo realizar, para quedar como a continuación se señala:</p> <p>TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán <b>realizar</b> 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.</p> <p><b>PROCEDE PARCIALMENTE</b></p> <p>Se incluye en el Proyecto de Norma, como un tercero transitorio, donde se establece lo siguiente:</p> <p>TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán iniciar 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.</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT ANIQ CONATRAM</p>

ESPECIFICACIÓN / NUMERAL DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO(S) / RESPUESTA	ORGANIZACIONES QUE NO ESTÁN DE ACUERDO CON LA RESPUESTA
<p>PRIMERO.- La Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>	<p><b>Comentario</b></p> <p>PEMEX</p> <p>Solicita 3 años de gracia, para circular con unidades que transportan diésel, por tener un mayor peso al permitido.</p> <p>Solicitan 2 años de gracia, para circular con unidades que transportan combustóleo, por tener un mayor peso al permitido.</p> <p><b>NO PROCEDENTE</b></p> <p>Considerando que de conformidad con lo que establece 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, se otorgaron 3 años a partir de su entrada en vigor, para que los vehículos tipo tanque se adecuaran a los pesos que establecía la Norma, periodo que concluyó el pasado 30 de junio de 2011.</p>	<p>PEMEX</p>
<p>PRIMERO.- La Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>	<p><b>Comentario.</b></p> <p>Solicita que se incremente a 180 días la entrada en vigor del proyecto de norma</p>	<p>ANTP CANACAR ANIQ</p>
<p><b>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.</b></p>	<p><b>Comentario.</b></p> <p>Solicitan se elimine este transitorio por estar vinculado con el numeral 6.2.1.6.1</p>	<p>ANTP CANACAR ANPACT ANIQ</p>