

# CCNN-TT

Subcomité No. 2, "Normas de Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación"

Inicio de los trabajos de revisión de la Norma Oficial Mexicana a la  
NOM-012-SCT-2-2014



## Orden del Día

I. Registro de asistentes.

II. Inicio de los trabajos de revisión de **la Norma Oficial Mexicana a la 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.

III. Asuntos generales.

## RECOMENDACIONES REALIZADAS POR EL GRUPO DE EXPERTOS QUE ANALIZÓ LAS CONCLUSIONES DEL FORO DEL SENADO.

**Grupo de Expertos, Participantes:** IMT, UNAM, Centro Mario Molina, ITAM, CESVI.

Derivado del foro, y manteniendo como objetivo fundamental la seguridad vial, el grupo trabajó en desarrollar un documento en el que se identificaron 6 ejes sobre los cuales trabajar:

- Eje CONDUCTOR
- Eje CARGA
- Eje VEHÍCULO
- Eje CARRETERAS
- Eje OPERACIÓN
- Eje SUPERVISIÓN

Asimismo, se agruparon las distintas acciones de la siguiente manera:

- i) Medidas a implementar, por parte de los transportistas, la Policía Federal, y la SCT.
- ii) Sugerencias al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre para que sean consideradas en la revisión de la NOM-012-SCT-2-2014, y
- iii) Medidas cuya pertinencia corresponde valorar su legislación al Poder Legislativo Federal.

## Recomendaciones dirigidas al CCNN-TT

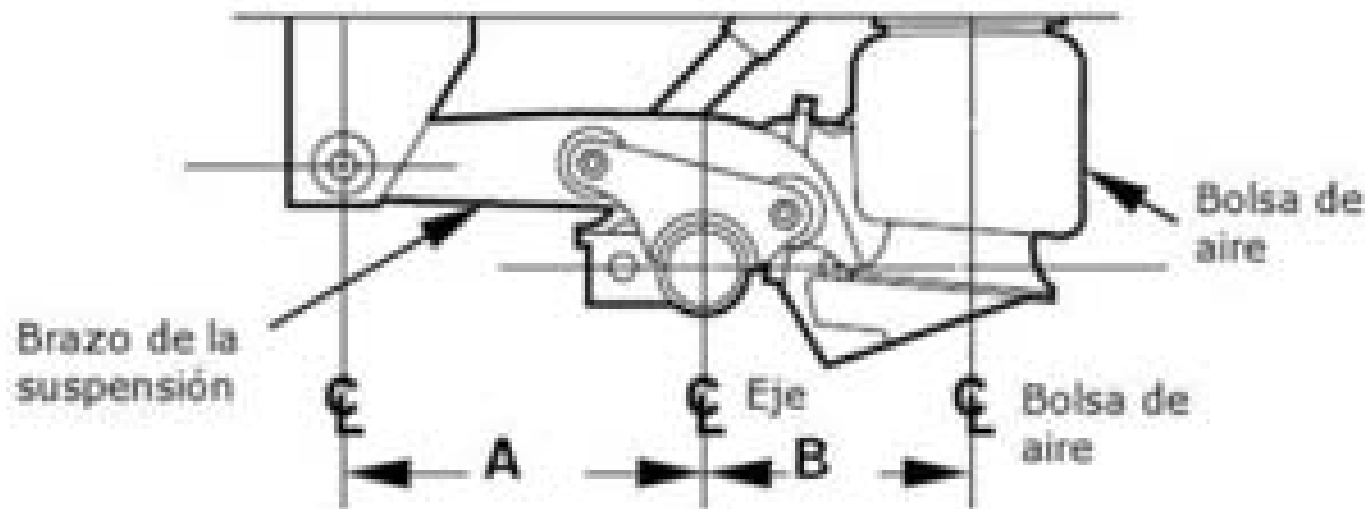
- Concluir la Norma de Criterios médico-científicos y tecnológicos mínimos obligatorios para regular la conducción y periodos de descanso.
- Certificación de procesos de monitoreo frecuente de aptitud psicofísica.
- Concluir con la modificación de la NOM-035 de remolques, semirremolques y sistemas de acoplamiento. Especificaciones de seguridad.
- Instruir al Subcomité de la NOM-012 para realizar un estudio de las solicitudes de autorizaciones de conectividad para determinar los puntos a mejorar de la red carretera.
- Incluir mayores medidas de seguridad a las autorizaciones de conectividad.
- Uso obligatorio de motores electrónicos con sistema de gobernador de velocidad.
- Exigir a permisionarios la disponibilidad de la información de dispositivos de geolocalización con motivos de prevención y supervisión.
- Autorización expresa para circulación de doble remolque.

## Esquema de trabajo para la revisión de la NOM-012-SCT2-2014:

- Revisión de los requisitos en materia de seguridad para todos los tipos de configuración
- Análisis de información para definir los pesos y dimensiones máximas
- Revisión complementaria de la reclasificación carretera

a) Se prohíbe la circulación de configuraciones de tractocamiones doblemente articulados tipo full, que no cuenten con todas las especificaciones técnicas y de seguridad que se establecen en la NOM-012.

Actualmente	Propuesta de Modificación:
Sin correlativo	<p><u>Las configuraciones vehiculares tractocamión doblemente articulado que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes de la publicación de la presente Norma, deberán cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en los numerales: 6.1.2.2.1, 6.1.2.2.4, 6.1.2.2.6 y 6.1.2.3 en el término de un año, a partir de su entrada en vigor.</u></p>



b) Solo podrán circular por caminos tipo “ET” y “A”, las configuraciones de tractocamiones doblemente articulados que cuenten previamente con autorización de la SCT.

Previa autorización expresa emitida por la SCT, y por excepción, podrán circular en carreteras tipo B, con el peso y dimensiones autorizados, si cuentan con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de Conectividad, establecidas en la Norma.

- Se modifica numerales 6.1.2.1.1, y 6.2.1.4.2, Especificaciones de peso bruto vehicular máximo y Especificaciones de dimensiones máximas autorizadas respectivamente.

Actualmente	Propuesta de Modificación:
6.1.2.1.1 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.	6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", <u>previa autorización expresa emitida por la Secretaría</u> , 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.

- Se elimina numeral 6.1.2.2 en materia de incremento de peso por eje motriz

Actualmente	Propuesta de Modificación:
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.	<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.</del>

b) Solo podrán circular por caminos tipo “ET” y “A”, las configuraciones de tractocamiones doblemente articulados que cuenten previamente con autorización de la SCT.

- Se elimina la excepción a los modelos anteriores a 2008 de las disposiciones referentes al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.

Actualmente	Propuesta de Modificación:
6.1.2.2.2 Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.	<del>6.1.2.2.2 Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.</del>

Actualmente	Propuesta de Modificación:
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:	<del>6.1.2.2.3</del> <u>2</u> <del>Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2,</del> <u>Los tractocamiones doblemente articulados</u> <del>los vehículos</del> deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:



c) Como requisito de autorización para operar configuraciones de tractocamiones doblemente articulados, el transportista deberá demostrar que sus vehículos cumplen con todas las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas en la NOM-012.

La SCT no autorizará la circulación de configuraciones doblemente articuladas, que no cuenten con SUSPENSIÓN DE AIRE, en todos sus ejes EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO.

Actualmente	Propuesta de Modificación:
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 los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), <u>deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:</u>

d) La SCT sólo autorizará la circulación de configuraciones doblemente articuladas, que cuenten con convertidor o sistema de acoplamiento que cumplan con las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas en la NOM-035.

- La SCT, establecerá un proceso de registro y emplacamiento de convertidores. Las configuraciones doblemente articuladas que su convertidor no cuente con registro y emplacamiento, no podrá circular en las carreteras federales.

Actualmente	Propuesta de Modificación:
Sin correlativo	<u>6.1.2.2.7 El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR) debe cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya.</u>

- La Secretaría emitirá en un lapso de 6 meses los lineamientos para el proceso de registro y emplacamiento de los convertidores.

Actualmente	Propuesta de Modificación:
Sin correlativo	<u>En un término de 60 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Secretaría deberá emitir los Lineamientos a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.4 de esta Norma.</u>

e) El tractocamión de las configuraciones doblemente articulado (TSR y TSS), deberá tener instalado un sistema automático de control de velocidad que restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr.

Actualmente	Propuesta de Modificación:
<p>6.1.2.2.5 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).</p>	<p><del>6.1.2.2.5</del> <u>4</u> Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con <del>tecnología que abone a la seguridad, tales como,</del> Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), <u>debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, por un lapso de seis meses, misma que el permisionario deberá poner a disposición para consulta de la Secretaría, conforme a los Lineamientos que emita.</u></p>

Asimismo, las configuraciones doblemente articuladas autorizadas por la SCT deberán observar los límites establecidos en los dispositivos para el control de tránsito en las carreteras y en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, cuando está sea menor a 80 km/hr.



f) Las empresas y permisionarios de autotransporte que la SCT autorice a operar con configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberán prever un respaldo de la información que genere el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), por un lapso de seis meses, misma que deberán poner a disposición para consulta de la SCT.

#### Actualmente

6.1.2.2.5 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).

#### Propuesta de Modificación:

~~6.1.2.2.5~~<sup>4</sup> Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con ~~tecnología que abone a la seguridad, tales como,~~ Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, por un lapso de seis meses, misma que el permisionario deberá poner a disposición para consulta de la Secretaría, conforme a los Lineamientos que emita.

