

México, Distrito Federal, a 21 de abril de 2017

Lic. Adolfo Elim Luviano Heredia

Encargado del Despacho del Director General
Dirección General de Autotransporte Federal
Vía correo electrónico.

Ref. Comentarios al proyecto de modificaciones a la NOM-012-SCT-2-2014 presentado el día 9 de marzo de 2017

Estimado Lic. Luviano,

Por medio de la presente hacemos llegar a usted nuestros comentarios al proyecto de modificaciones de la NOM de referencia, mismas que se apegan a lo comentado en las oficinas de la DGAF el pasado día 24 de marzo.

PROYECTO DE MODIFICACIÓN	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
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.	6.1.2.2.7 El convertidor o sistema de acoplamiento y los semirremolques que se utilicen en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR) y (TSS) deben cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya.	La NOM-.35-SCT-2-2010 está vigente para los convertidores remolques y semirremolques desde fines de noviembre de 2010, por lo que no debiera ser problema su cumplimiento. Muchos convertidores y semirremolques fabricados en México e importados han cumplido con las especificaciones del sistema de frenos (incluido el ABS), la capacidad de diseño de los ejes (CDE), el sistema de iluminación y el gancho tirón, desde el año de 1999, por lo que el cumplimiento de la regla no sería imposible para los transportistas. El cumplimiento de las especificaciones que se mencionan en este párrafo es

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO DE MODIFICACIÓN	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
		<p>posible para vehículos que de origen no cumplieron con ello, mediante la instalación de los componentes que la misma NOM establece.</p> <p>Para la redacción actual del proyecto, así como para la propuesta, es necesario que la SCT cuente con las atribuciones necesarias para poder realizar las inspecciones a los vehículos nuevos, así como para emitir la convocatoria y aprobar Unidades de Verificación u Organismos de Certificación que avalen el cumplimiento de la NOM o de las especificaciones selectas de la NOM (para vehículos con fecha de fabricación o importación anterior a diciembre de 2010).</p>
<p>NOM ACTUAL.</p> <p>6.1.1.1.2 La carga debe ser colocada de tal forma que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en las tablas "A-1" y "A-2" de cargas por eje, según el tipo de</p>	<p>6.1.1.1.2 La carga debe ser colocada de tal forma que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en las tablas "A-1" y "A-2" de cargas por eje, según el tipo de vehículo o configuración vehicular que corresponda, ni tampoco exceda la capacidad</p>	<p>Es común encontrar vehículos cuya capacidad de diseño de los ejes (CDE o GAWR (por sus siglas en inglés)) es menor al peso máximo autorizado para los caminos.</p> <p>En la propuesta que se presenta de configuraciones Camión Semirremolque, es muy común que los ejes utilizados sean de capacidad de diseño mucho menor que la</p>

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

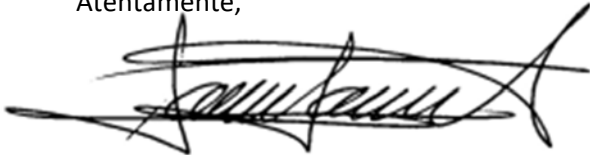
PROYECTO DE MODIFICACIÓN	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
vehículo o configuración vehicular que corresponda.	de diseño del (los) eje(s) (CDE) especificada por el fabricante.	<p>máxima establecida en las tablas.</p> <p>El permitir el tránsito de vehículos con peso en los ejes superior al peso de diseño se convierte en una condición de riesgo a la seguridad al transitar.</p> <p>Al incluir la frase se estará aclarando que no se permite transitar con peso en los ejes por encima de lo que permite su diseño.</p>
Sin incluir en el proyecto de modificación ni existir en la NOM actual	6.1 Agregar la clase CAMIÓN SEMIRREMOLQUE	Esta configuración es común en las siguientes aplicaciones: Camiones tipo volteo jalando semirremolque con maquinaria de construcción.
	Tabla 5.2.2 Agregar la tabla de la clase CAMION – SEMIRREMOLQUE, como tercera parte de la tabla 5.2.2, como se muestra en el anexo 1.	Camiones ligeros arrastrando semirremolques para transporte de PET para reciclado, forraje para ganadería, implementos agrícolas, etc.
	Agregar el numeral 5.2.6 como sigue: 5.2.6 Las configuraciones CS pueden ser de dos tipos: 5.2.6.1 Las configuraciones que unen el semirremolque con el camión mediante gancho de	Camiones nodriza arrastrando semirremolque tipo madrina. Etc.

PROYECTO DE MODIFICACIÓN	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
	<p>arrastre o bola. En este caso la carga vertical sobre el gancho no debe exceder el 15% del PVBD del semirremolque, ni debe ser mayor que la carga vertical de trabajo del gancho montado en el camión. Los semirremolques deben estar equipados con cadenas de seguridad que lo unen al camión. Los semirremolques con PVBD superior a 10 toneladas deben contar con sistema de frenado independiente del sistema del camión.</p> <p>5.2.6.2. Las configuraciones que unen el semirremolque al camión mediante quinta rueda baja (CSQ).</p> <p>5.2.6.3 En ningún caso se permite que el peso transmitido al suelo a través de el o los eje (s) trasero (s) del camión sea mayor al permitido en la tabla A-2 cuando el semirremolque está acoplado al camión.</p> <p>Tabla A-2 Agregar C – S en los recuadros correspondientes a C-R y T-S-R</p>	

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO DE MODIFICACIÓN	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
	Tabla B-2 Agregar los pesos permitidos para las configuraciones C – S.	
	Tabla C – 2 Agregar las longitudes máximas permitidas para las configuraciones C – S.	

Atentamente,



Salvador Saavedra C
VicePresidente de la Rama Industrial 105,
Fabricantes de Remolques y Semirremolques.
CANACINTRA

ANEXO 1

Tabla 5.2.2 (tercera parte)


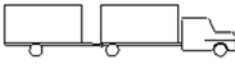


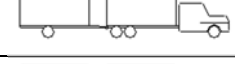







CAMIÓN-SEMIREMOLQUE (C-S)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO
C2-S1	3	8	
C2-S1	3	10	
C2-S2	4	10	
C2-S2	4	14	
C3-S1	4	12	
C3-S1	4	14	
C3-S2	5	14	
C3-S2	5	18	
C3-S2Q	5	18	

Tabla A-2 (modificada)

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, C-S 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, C-S 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, C-S 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	C-R, C-S y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00

Cámara Nacional de la Industria de Transformación





CONFIGURACIÓN DE EJES	Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO			
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
 TANDEM SEIS LLANTAS	C y T-S	18,00	13,00	11,50	11,00
 DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	C-R, C-S 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, C-S y T-S-R	18,00	17,00	14,50	13,50
	C y T-S	21,00	17,00	14,50	13,50
 TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	C-R y T-S-R	23,50	22,50	20,00	NA
	C y T-S	26,50	22,50	20,00	NA

TABLA B-2
PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO (SOLO C-S)

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)			
			ET y A	B	C	D
C2-S1	3	8	24.00	22.50	20.00	18.00
C2-S1	3	10	27.50	26.00	22.50	20.00
C2-S2	4	10	27.50	26.00	22.50	20.00
C2-S2	4	14	34.50	31.50	28.00	25.00
C3-S1	4	12	31.00	29.00	25.50	23.50
C3-S1	4	14	34.50	32.50	28.00	25.50
C3-S2	5	14	34.50	32.50	28.00	25.50
C3-S2	5	18	41.50	38.00	33.50	30.50
C3-S2Q	5	18	41.50	38.00	NA	NA

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

TABLA C-2
LARGO MAXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHICULO Y CAMINO

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)			
			ET y A	B	C	D
C2-S1	3	8	18.75	18.75	18.75	14.0
C2-S1	3	10	18.75	18.75	18.75	14.0
C2-S2	4	10	18.75	18.75	18.75	14.0
C2-S2	4	14	18.75	18.75	18.75	14.0
C3-S1	4	12	18.75	18.75	18.75	14.0
C3-S1	4	14	18.75	18.75	18.75	14.0
C3-S2	5	14	18.75	18.75	18.75	14.0
C3-S2	5	18	18.75	18.75	18.75	14.0
C3-S2Q	5	18	31,0	28,5	NA	NA

Cámara Nacional de la Industria de Transformación