

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTAS a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, 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 7 de junio de 2017.

YURIRIA MASCOTT PÉREZ, SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE Y PRESIDENTA 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 2 de octubre de 2017, 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-2-2017, 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 7 de junio de 2017.

Atentamente

Ciudad de México, D.F., a 7 de noviembre de 2017.- La Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Yuriria Mascott Pérez**.- Rúbrica.

YURIRIA MASCOTT PÉREZ, SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE y PRESIDENTA 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-2-2017, 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 07 de junio de 2017.

PROMOVENTE	DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO	RESPUESTA
<p>Ing. Jesús Cuevas Maciel</p>	<p>Referente al Proyecto de la NOM012, considero debería revisarse la redacción de los numerales 6.2.1.6.1, 6.2.1.6.2 y 6.2.1.6.2.1</p> <p>Lo anterior debido a que actualmente no nos están dando el beneficio de los 50 cms. en configuraciones doblemente articulados cuando los semirremolques son chasis porta contenedores de 40', aduciendo que éstos miden más de 12.19 mts. debido a los cabezales.</p> <p>Sin embargo, si permiten la circulación de configuraciones doblemente articulados con este tipo de semirremolques a pesar de que el numeral 6.2.1.6.2 estipula que NO se puede armar este tipo de configuración cuando los semirremolques midan más de 12.19 y los chasis considerando los cabezales exceden esta medida.</p> <p>Si bien es cierto que el numeral 6.2.1.6.2.1 dice que POR EXCEPCIÓN sí se pueden armar remolques mayores a 12.19, no es éste el caso, ya que no es una excepción que cientos o miles con de estas configuraciones estén circulando a diario por el todo el territorio nacional.</p> <p>Considero que se está aplicando un doble criterio referente a la medida de 12.19 mts.</p> <p>Por lo anterior lo que más beneficiaría a los transportistas y sus clientes es que nos den el beneficio de los 50 cms adicionales con chasis porta contenedores de 40' cambiando la redacción de estos numerales pues no sería en menoscabo de la seguridad ya que incluso son más seguros que las plataformas que no tienen cabezales.</p> <p>De no ser viable mi sugerencia creo que debería cambiarse la redacción para evitar diferentes interpretaciones a esta medida de 12.19 mts.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que propone se revise la redacción de los numerales 6.2.1.6.1, 6.2.1.6.2 y 6.2.1.6.2.1; sin embargo, no señala cambios de redacción que den solución a su problemática.</p> <p>Respecto a su solicitud de que se permita la circulación con el beneficio de los 50 cm. adicionales a las configuraciones doblemente articulados con semirremolques tipo chasis porta contenedor que miden más de 12,19 m (40 pies) debido a que los cabezales con que cuenta exceden la medida de 12,19 m.</p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>

PROMOVENTE	DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO	RESPUESTA
<p>L.A.E. Juan Alberto Alcaraz Gómez Director de Unión Transportista de Carga de Manzanillo, A.C.</p>	<p>RESPECTO AL NUMERAL 6.2.1.6.1 QUE DICE ASI: "Para los tractocamiones doblemente articulados se permiten 50 cms. adicionales...siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de 12.19 mts. (40 Pies)" SE LES SOLICITA SE CONSIDERE OTORGAR EL BENEFICIO DE LOS 50 CMS. A LOS PORTACONTENEDORES QUE TIENEN CAPACIDAD DE CARGA DE CONTENEDORES DE 40", PERO SON EXCLUIDOS POR TENER UN SUJETADOR O CABEZAL QUE REBASA ESTA MEDIDA.</p>	<p>NO PROCEDENTE Analizado el comentario, se observa que solicita se permita la circulación con el beneficio de los 50 cm adicionales a las configuraciones doblemente articulados con semirremolques tipo chasis porta contenedor que miden más de 12,19 m (40 pies) debido a que los cabezales con que cuenta exceden la medida de 12,19 m. Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>Victor Zamudio Orozco Del Departamento de Asesoría Jurídica y Legal del Grupo UNNE.</p>	<p>En referencia al numeral 6.2.1.4.2, donde marca que las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, únicamente pueden circular por carreteras tipo ET y A. Y por una carretera tipo B, o carretera tipo C, tendrán que tener permiso especial. El comentario es que los métodos de verificación de este cumplimiento no se marcan en la norma, cómo debe ser verificado, es decir, que encontramos hoy vehículos doblemente articulados circulando sin ninguna restricción en las carreteras B y C. y esto es porque al dejar los métodos de inspección a la policía federal existe corrupción y sólo sancionan a las unidades que encuentran ya dentro de los tramos. La sugerencia es que en la Norma, se especificara que los métodos de inspección para la circulación comentada, éstos deberán de instalarse en las entradas o salidas de los entronques a carreteras tipo B y C saliendo o entrando de una tipo ET y A, para que de esta forma, obliguen a los transportistas a usar las carreteras correspondientes. El método puede ser electrónico o por personal de PFP o SCT.</p>	<p>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. La Norma establece que la vigilancia se realizará en Centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, por medio de sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones cuando circulen en las carreteras.</p>

<p>José Eduardo Fernández Casillas Comentario Independiente</p>	<p>Solicito que se nos otorgue el beneficio de los 50 cm adicional a las 31 mts en remolques de 40 pies aun cuando por cuestión de fabricación tengan estructuras que miden 20 cm y son muy necesarias ya que abonan a la seguridad que sirven como topes. Actualmente por estas cuestiones actualmente no se nos da el beneficio lo cual ocasiona que sea más peligroso el transportar los contenedores.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que la propuesta de modificación que solicita, se justifica con el argumento que no se está dando el beneficio de los 50 cm en configuraciones doblemente articulados cuando los semirremolques con chasis porta contenedor miden más de 12,19 m (40 pies) debido a los cabezales con que cuenta el semirremolque tipo chasis porta contenedor.</p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>Javier Casillo Nieto De Trans Tanques de Occidente, S.A. De C.V.</p>	<p>Respecto al Numeral 6.2.1.6.1 que dice así: "Para los tractocamiones doblemente articulados se permiten 50 cms adicionales... siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de 12.19 mts (40 pies). Se les solicita de la manera más atenta se considere otorgar el beneficio de los 50 cms a los portacontenedores que tienen capacidad de carga de contenedores de 40", pero son excluidos por tener un sujetador o cabezal que rebasa esta medida.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que solicita se permita la circulación con el beneficio de los 50 cm adicionales a las configuraciones doblemente articulados con semirremolques tipo chasis porta contenedor que miden más de 12,19 m (40 pies) debido a que los cabezales con que cuenta exceden la medida de 12,19 m.</p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>C. Roberto García</p>	<p>Al analizar el proyecto hay muchos puntos que ya los conocemos y otros que cambian. Con respecto a lo largo del doblemente articulado, y en el que se otorga el beneficio de 50 centímetros para remolques y semirremolque de 40 pies es largo que sí considero necesario analizar, porque en lo que respecta a chasis porta contenedor se está desechando este</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que solicita se permita la circulación con el beneficio de los</p>

	<p>beneficio porque no queda clara la regla.</p> <p>En la NOM 035 los equipos chasis porta contenedor se construyen de 40 pies (12.19). Los hombros delanteros son parte de la seguridad que en nada influye en la medida para lo que fueron construidos 40 pies. Más que nada muchos de los accidentes ya en la vida real. No en la vida de escritorio. no es por 10, 15 ó 50 centímetros de más o de menos la medida de estas configuraciones, siempre es por la mala educación vial de los mexicanos, en que los automovilistas creen que por traer equipo ligero no miden las consecuencias haciendo maniobras que resultan en accidentes fuertes y dejan mal parado al transporte. Y sobre todo a la SCT que busca desesperadamente hacer algo que no pueden hacer. Porque el problema no es en esta área es en la educación vial de los mexicanos y en la cual se debe poner mucho empeño para solucionar.</p> <p>Yo solicito de manera formal que si es un chasis porta contenedor de 40 pies (12:19) se respete esa medida sin tomar en cuenta el hombro delantero que este tiene la función proveer de más seguridad al contendor ya cargado y no afecta en nada la medida para la que fue construido. Se me hace absurdo tomar ese hombro de seguridad para la medida de estas configuraciones. Y quedar pasadas de las dimensiones, y no obtener el beneficio de 50 centímetros. Lo que esta regla va a hacer es encaminarnos a comprar remolque de acuerdo a la NOM 035 para dar la medida de esta configuración pero que tendrían menos seguridad. En caso de accidente. La SCT seguirá quedando mal parada al no reducir la cantidad de accidentes.</p>	<p>50 cm adicionales a las configuraciones doblemente articulados con semirremolques tipo chasis porta contenedor que miden más de 12,19 m (40 pies) debido a que los cabezales con que cuenta exceden la medida de 12,19 m.</p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>C. Raul R. B.</p>	<p>A quien hace normas y reglamentos sin tomar criterios analíticos provocando corrupción, y frustraciones a los transportistas es cierto que aumentaron 50 cm para la configuración T3-S2-R4 con una condición que los remolques midan 40', 12.19 mts esta regla es muy a la ligera no conozco un remolque con esas medidas probablemente se refieren a la medida interior y los inspectores y policía federal lo toman literalmente como dice la norma. La segunda controversia es que para hacer uso del peso máximo permitido es que todo el equipo de transporte tengan las certificación físico mecánico incluyendo las unidades nuevas más sin embargo éstas están exentas hasta por dos años es como cantinflear, no es posible que las unidades nuevas que son fabricadas con normas, control de calidad tengan que ir a un taller a verificarse. Por tal motivo pido que sean analizado este reglamento por técnicos, ingenieros o personas conocedores del ramo, así como no poder circular con el Dolly articulado en un solo remolque no entiendo esta prohibición. Pido de la manera más atenta se permita circular con 31.50 mts sin importar que los remolques midan lo normal 12.25/12.30 siempre y cuando no pase de 31.50 mts que se permita circular con dolly pegado a un remolque con todo respeto.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que la propuesta de modificación que solicita, es que permita circular con 31.50 m sin importar que los remolques midan 12.25 m o 12.30 m, siempre y cuando no pase de 31.50 m.</p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p> <p>Asimismo, el Proyecto de norma no autoriza la circulación de un Dolly acoplado a un tractocamiión con semirremolque sin el acoplamiento del segundo semirremolque, por las consideraciones expuestas desde la emisión de la Norma Oficial Mexicana vigente NOM-012-SCT-2-2014.</p>
<p>Ing. Jesús Cuevas Maciel</p>	<p>Desde mi punto de vista muy particular considero que dado que la SCT otorga permisos para circular con contenedores High Cube sobre una plataforma de 40' lo cual significa una altura de 4.40 mts (2.896 contenedor + 1.50 plataforma), esta debería ser la altura máxima permitida en lugar de los 4.25 mts.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La Norma permite el transporte de cargas de hasta 4.5 m, incluyendo el vehículo, siempre y cuando obtengan un permiso especial para</p>

	<p>Esto ahorraría tramitologías innecesarias reduciendo la burocracia.</p> <p>Me baso en el hecho de que un permiso no significa mayor o menor seguridad y al estarlos otorgando, SCT ya analizó que no significa riesgo alguno esta altura.</p> <p>Por esto sugiero se modifique la cláusula 6.2.1.2. diciendo 4.40 mts. en lugar de 4.25 mts.</p>	<p>circular, por una ruta específica, donde la altura de los puentes permita el paso de este tipo de transportaciones, considerando que no todos los tipos de puentes, sean vehiculares o peatonales tiene la altura suficiente para el paso seguro de estos vehículos.</p>
<p>Lic. Aristides Salvador Llamas</p>	<p>Veo con buenas expectativas el nuevo Proyecto de la norma 012, una oportunidad para seguir mejorando nuestro entorno y nuestro país.</p> <p>Estoy seguro que con esta nueva norma las carreteras y los que circulamos por ellas estaremos más seguros.</p> <p>Como transportista lo que me preocupa es que las dimensiones del FULL se vean afectadas y les solicito que se regule no solo el largo sino también que permitan seguir con el beneficio de los 50 centímetros, pues los que usamos tractos con camarote más amplio nos beneficia los 50 centímetros extras que dan de tolerancia, esto nos permitirá seguir utilizando nuestra unidades, el limitar ese espacio nos afecta económicamente y laboralmente, por lo que me dirijo a ustedes para solicitarles que nos sigan dejando esa tolerancia.</p> <p>Mi propuesta es que para articular el FULL no sólo sea regulado en cuestión de longitud sino que sea requisito el que los remolques sean de 40 pies independientemente del tamaño del tracto, pues hay distintos tractocamiones con medidas y longitudes según los tipos de tractocamiones, hay unos sin cabina dormitorio, otros cortos, otros largos y el problema radica en los tractocamiones largos que usan una cabina más amplia y cómoda con más espacio.</p> <p>El considerar que el largo del FULL se regule por el largo de los remolques en 40 pies y dejando la tolerancia en largo para el tractocamión, no afecta la seguridad que tanto se ha venido cuidando, por el contrario cuando un operador tiene un dormitorio más amplio beneficiará en un mejor descanso.</p> <p>Como hombre camión me interesa que mi espacio de trabajo sea lo más confortable posible, esto se logra con los camarotes más amplios. Espero nos puedan escuchar y considerar esta propuesta.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que la propuesta de modificación que solicita, es que permita circular con 31.50 m sin importar que los remolques midan 12.25 m o más, siempre y cuando no pase de 31.50 m.</p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>C. Liliana Gabriela Gutiérrez</p>	<p>El motivo del presente es para solicitarles se nos siga otorgando el beneficio de los 50 centímetros usando el chasis o plataforma de 40 pies cuando se articula en FULL.</p> <p>Esto porque hay dollys y tractores que algunos por su fabricación o marca son un poco más largos que otros y esta tolerancia nos permitirá seguir utilizando nuestros equipos que en algunos casos todavía no terminamos de liquidar.</p> <p>También me gustaría que consideren que para los hombres camión el espacio en el camarote es muy importante pues nos ayuda en la comodidad, no es lo mismo traer un camarote de chico que un tracto con camarote amplio, imaginen a un operador que esta toda la semana fuera de su casa, los camarotes amplios nos permiten traer la ropa colgada, alimentos, algunos incluso traen espacios de un frigobar, esta comodidad no se puede tener con los tractos de camarote reducido.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que solicita se permita la circulación con el beneficio de los 50 cm adicionales a las configuraciones doblemente articulados con semirremolques tipo chasis porta contenedor que miden más de 12,19 m (40 pies) debido a que los cabezales con que cuenta exceden la medida de 12,19 m.</p>

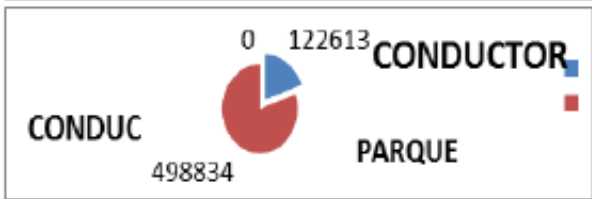
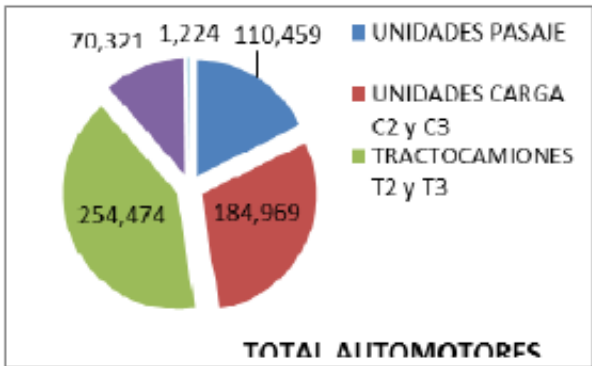
	<p>Estoy de acuerdo en la seguridad y que cualquier medida de seguridad es necesaria, pero en nada afecta la seguridad si traes un FULL con un tractor largo, por el contrario un operador con tractor largo descansa más y su jornada laboral y espacio de trabajo al ser más confortable y cómodo beneficia a la seguridad con la que maneja.</p>	<p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>Ing. José Francisco Rodríguez Dávila Cámara Nacional del Autotransporte de Carga</p>	<p>6.1.2.2.7 El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad, a través de la computadora del vehículo, a efecto de que se restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr. No obstante lo anterior, deberán observarse 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.</p> <p>EL PUNTO 6.1.2.2.7 CONSIDERO QUE DEBERIA HABER UN MARGEN DE TOLERANCIA DE 90 km/hr POR EXCEPCIONES DE EMERGENCIA, POR LOS TRAMOS TAN LARGOS QUE TIENEN QUE RECORRER MANEJANDO LOS OPERADORES.</p> <p>6.2.1.5.2 Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m (48 pies) en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla C-2 éstos deberán cumplir con la siguiente disposición de seguridad:</p> <p>a) 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.</p> <p>EN EL PUNTO ANTERIOR SERÍA NECESARIO QUE EN LOS EQUIPOS DE PLATAFORMAS PLANAS AUTORIZARAN EL SEÑALAMIENTO DE PRECAUCION DOBLE REMOLQUE CON CALCAMONÍAS Y SE COLOQUEN EN LAS DEFENSAS TRASERAS DE LOS EQUIPOS.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La velocidad máxima es de 80 km/h, durante toda su circulación en la carretera. No existen situaciones de emergencia justificadas para el transportista o conductor, que requieran que un vehículo o configuración vehicular doblemente articulado necesite desplazarse a una velocidad mayor a los 80 km/h.</p> <p>Asimismo, el proyecto de Norma en su numeral 6.2.1.6.3 establece la obligación de portar en la parte posterior del segundo semirremolque o remolque, 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. Esto es independientemente del tipo de semirremolques que conformen la configuración, cajas, tanques, chasis porta contenedor o plataforma, sin establecerse un lugar específico para su colocación, como puede ser las defensas traseras.</p>
<p>Lic. Miguel Ángel Andrade Director General de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros AMANAC</p>	<p>En el Numeral 6.4 de la Norma del PROY- NOM-012-SCT-2-2017 se propone la adición del transportista del carro por entero como sigue:</p> <p>6.4 Casos de conectividad.</p> <p>6.4.1 Vehículos de Carga.</p> <p>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 o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable:</p> <p>I. El usuario, transportista de carro por entero o transportista de carga consolidada, que requiera entrar o salir de una</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>En 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 las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014 vigente a la fecha, únicamente prevé que el usuario y el transportista de carga consolidada podrán solicitar</p>

	<p>planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A"</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, transportista de carro por entero o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario, transportista de carro por entero o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p> <p>II(...)</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad el usuario, transportista de carro por entero o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación para tal efecto.</p> <p>COMENTARIO:</p> <p>En relación a los párrafos anteriores referentes al numeral 6.4, se considera conveniente se amplíe la posibilidad de que el transportista de carro por entero, pueda tramitar también la Autorización Especial de Conectividad, tomando en consideración que es el permisionario el que mejor conoce la infraestructura y cuenta con la información que solicita la SCT. La definición de carro por entero ya se encuentra en el numeral 4.10 del proyecto.</p> <p>VI. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario o transportista de carro por entero o de carga consolidada 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.</p>	<p>las autorizaciones especiales por caso de conectividad conforme al numeral 6.4 de la misma Norma.</p> <p>Durante la construcción del Proyecto de Norma, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre revisó la conveniencia o no incluir a los permisionarios de autotransporte para solicitar dichos permisos, llegándose a la determinación de conservar que únicamente el usuario y el transportista de carga consolidada podrían ser quienes solicitarían las autorizaciones especiales por casos de conectividad.</p>
	<p>COMENTARIO:</p> <p>Se sugiere que, en congruencia con la adición del transportista de carro por entero, éste también se agregue en la fracción IV, para que pueda tramitar las autorizaciones especiales de conectividad de entrada y salida, así como entre dos ejes o tramos de un mismo eje.</p> <p>V. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario, y el transportista de carro por entero 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.</p> <p>Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada. Para esto se atenderá en lo indicado en los lineamientos que al respecto emita la Secretaría y los “Criterios de Aplicación de la Corresponsabilidad de la presentación del servicio que ampara la Carta de Porte” publicados en el Diario Oficial del 31 de mayo de 2016.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Por las consideraciones vertidas anteriormente, no resulta dable agregar el término de transportista de carro por entero en la fracción IV.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Por las consideraciones vertidas anteriormente, no resulta dable agregar el término de transportista de carro en los términos planteados. Y por lo mismo, no deberá hacerse referencia a los “Criterios de Aplicación de la</p>

	<p>COMENTARIO:</p> <p>Respecto a este párrafo y en congruencia con los comentarios anteriores, se considera de suma importancia incluir en este párrafo al transportista de carro por entero los cuales también son corresponsables. Así mismo, se propone se incluya la referencia a los “Criterios de Aplicación de la Corresponsabilidad de la presentación del servicio que ampara la Carta de Porte” los cuales fueron publicados en el DOF el 31 de mayo de 2016.</p> <p>IX. La autorización se otorgará por usuario el solicitante para los transportistas incluidos en su solicitud, permisionario o permisionario de carga consolidada, para los tipos de vehículos o configuraciones vehiculares autorizados por la Secretaría, señalando los caminos en los que se permita su circulación.</p> <p>COMENTARIO:</p> <p>En la relación con este párrafo, se sugiere que en congruencia con la adición del transportista de carro por entero, se hable genéricamente de “el solicitante” en lugar de “usuario”.</p> <p>A. De Tránsito:</p> <p>➤ Para el caso de tractocamiones semirremolque y tractocamión doblemente articulado, que transiten por carreteras sinuosas, deberán observar que los otros usuarios del camino circulen con seguridad, además de hacer alto total en un espacio apropiado para permitir el tránsito de los otros vehículos.</p> <p>COMENTARIO:</p> <p>Se sugiere incluir algún concepto de “carretera sinuosa” para así evitar discrecionalidad en la aplicación de sanciones.</p> <p>Por lo anterior, le pedimos atentamente sean tomados en consideración nuestros comentarios al Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, 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 CONFEMER el 18 de mayo de 2017.</p>	<p>Corresponsabilidad de la presentación del servicio que ampara la Carta de Porte” publicados en el Diario Oficial del 31 de mayo de 2016; lo que no quiere decir que no deban observarse.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Por las consideraciones vertidas anteriormente, no resulta dable agregar el término de “el solicitante” en los términos planteados.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>La Secretaría de Comunicaciones y Transportes consideró que no se requiere incorporar una definición de carretera sinuosa, en virtud de que los caminos con dichas características se identifican mediante la señal preventiva de Camino Sinuoso (SP-10).</p>
<p>C. Rocío Araceli Camacho Varelas Representante Legal Cava Logística Integral, S.A. de C.V.</p> <p>C. Jorge Mantufar Galindo Representante Legal Moregar Express.</p> <p>C. Martha López Carrizales Representante Legal Autotransportes Balcázar, S.A. de C.V.</p> <p>C. Fernando Trujillo González Representante Legal Desconsolidadora y</p>	<p>Primer comentario</p> <p>DICE</p> <p>4.28 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 este, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya.</p> <p>DEBE DECIR</p> <p>4.28 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 este, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya y que pueden ser de tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Cerrado ● Abierto ● Plataforma 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que la propuesta de modificación que solicita, es que permita circular con 31.50 m sin importar que los remolques midan por arriba de los 12.19 m que actualmente se autorizan, con la siguiente leyenda: <i>En caso de semirremolques tipo chasis portacontenedores que cuenten con elemento de sujeción frontal para contenedor marítimo, la longitud de dicho elemento no se incluye en el largo total del semirremolque.</i></p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m</p>

<p>Consolidadora de Oriente, S. C. C. Juan José Chávez Camacho Representante Legal JJAE Transportaciones, S.A. de C.V. C. Lorena Ochoa Sandoval Representante Legal Logística Multimodal Vences S.A. de C.V. C. Gonzalo Villegas Uribe Representante Legal Autoexpress Oriente, S.A. de C.V.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Chasis porta contenedor <p>JUSTIFICACIÓN Al incluir en el numeral 6.2.1.6.1 el término “chasis porta contenedor” se hace necesario identificar por tipo de construcción los semirremolques, proponiendo los de tipo cerrado, abierto, plataforma y chasis por contenedor.</p> <p>Segundo comentario</p> <p>DICE 6.2.1.6.1 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 12,19 m (40 pies). En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberán contar, además con la autorización correspondiente.</p> <p>DEBE DE DECIR</p>	(42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.
<p>C. Celia Alejandra Barba Representante Legal Transportes Innovativos, S.A. de C.V. C. Álvaro Alejandro Peña Navarro Representante Legal Autotransportes Moctezuma, S.A. de C.V. C. Jorge Díaz Ponce Báez Representante Legal Plataformas ANNY, S.A. de C.V. C. Orlando Toscano Godínez Representa Legal Auto Express Toscano, S.A. de C.V. C. Jesús Carlos Herrera Flores Representa Legal Grupo Empresarial Hego S. de R.L. de C.V.</p>	<p>6.2.1.6.1 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). <u>En caso de semirremolques tipo chasis portacontenedores que cuenten con elemento de sujeción frontal para contenedor marítimo, la longitud de dicho elemento no se incluye en el largo total del semirremolque.</u> En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberán contar, además con la autorización correspondiente.</p> <p>JUSTIFICACION Este tipo de chasis porta contenedores cuenta con un elemento frontal para aseguramiento de contenedor “high-cube”, y se les conoce como “chasis cuello de ganso”.</p> <p>El uso de este tipo de semirremolques es exclusivo para transportar un contenedor “high-cube” por el túnel de cuello de ganso (gooseneck tunnel) como se ve en la siguiente figura:</p> <div data-bbox="856 1008 1077 1203" data-label="Image"> <p>Gooseneck Tunnel</p> </div> <p>Actualmente, la operación en puertos es alrededor de más de 5 millones de TEU (Fuente: Banco Mundial, tráfico marítimo de contenedores) por lo que el uso de este tipo de chasis portacontenedor es habitual en puertos del país. Por lo tanto, siendo el cabezal un elemento de aseguramiento de carga frontal, no deberá incluirse en el largo máximo total del semirremolque, y así poder obtener el beneficio de los 50 centímetros a los que hace referencia el 6.2.1.6.1 del Proyecto de norma.</p> <p>Además, se le solicitó al fabricante de Remolques LOZANO un “Análisis estático de un chasis de semirremolque de servicio</p>	

	pesado" para contar con un estudio técnico de este tipo de chasis porta contenedor y poder presentarlo como evidencia.	
Ing. Román García	¿Buenas tardes, tendrán un número donde pueda contactarles? El 7 de junio se publicaron proyectos de las normas 012 y 087 de SCT ¿Cuándo entrarán en vigor?	NO PROCEDENTE El comentario presentado no plantea modificación específica a algún numeral del Proyecto de Norma.
C. Raúl Díaz Organitos Secretario de la Unión de Propietarios de Autobuses de Turismo, Pasaje y Carga A.C. (UPAC)	Por el presente escrito me permito enviar a usted los comentarios al PROY-NOM-012- SCT-2-2017 como se ordenó se giran al Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre. Por lo que solicito se acuse recibo del presente escrito Sin otro particular reciba usted mis más altas y distinguidas consideraciones. CONSIDERANDO Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con fundamento en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley Federal sobre Metrología y Normalización, Ley Federal de Procedimiento Administrativo, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos de Jurisdicción Federal, disponen normas técnicas, características y especificaciones de los vehículos, y que los comentarios al PROY-NOM-012- SCT-2-2017 se girarán al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y Derivado de los ejes fundamentales identificados por el Gobierno Federal, el Poder Legislativo, Cámaras, Asociaciones, Académicos, Expertos y Sociedad Civil entre otros, y en octubre de 2016 en el Senado, se llevó a cabo el Foro "Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que transitan en las Vías Federales de Comunicación", indicando que se desprendió información que permitió tener un panorama claro en torno a la seguridad vial en las carreteras federales, y en esa virtud señaló: Presento los comentarios respecto al "PROY-NOM-012-SCT-2-2017" en la siguiente forma: en el orden descrito 1.- Conductor, 2.- Carga, 3.- Vehículo, 4.- Carreteras, 5.- Operación y 6.- Supervisión, y en siguiente orden presentamos otras observaciones de numerales de la NOM en proyecto, en el orden descrito.	
	1.- Conductor.- La SCT ordena en diversos numerales de la normatividad que los operadores deben contar con licencia específica a la unidad a operar, y en una omisión clara, actualmente más del 33% de conductores del servicio público federal opera sin licencia vigente, o con licencia estatal o sin ellas, lo que destaca que no concretaron las acciones necesarias para incrementar la capacitación y el número de operadores, con actitud y aptitud. 1.1.- Los números son fríos los datos de las estadísticas básicas de 2012 a 2016 de la Dirección General de Autotransporte Federal, se describen en graficas:	NO PROCEDENTE Los comentarios presentados 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.



1.2.- Siendo que los conductores deben operar un vehículo muchas veces en distancias mayores a 1,000 Kilómetros, e ignoramos los riesgos a que están sometidos, haciendo falta valorar al personal, prevenir los riesgos, y es obligatorio indagar, estudiar esta temática a fin de que sea conocida por los operadores y, facilitarles la herramienta para su autoevaluación preventiva para que tengan una aptitud y actitud profesional, disminuyendo los índices de siniestralidad.

1.3.- No es sólo los riesgos de trabajo, sino también a diversos problemas que implica su salud de los conductores, sus riesgos de llevar vidas de personas en vehículos de pasaje, y de carga con exceso de pesos y dimensiones.

Los operadores de carga y de doble remolque están poco sensibilizados en la cultura preventiva y de seguridad vial, ante los rebases, invasiones de carril, irresponsabilidad, imprudencia, falta de pericia de vehículos particulares o errores de otros conductores del Servicio Público Federal, reaccionan agresivamente sin saber de pesos y dimensiones, (aclaro mis respetos a conductores profesionales), lo que les provoca un intenso stress en su trabajo, cansancio y fatiga al no descansar adecuadamente, manejan mecánicamente, y en ciertos casos se desquitan provocando accidentes, lo que comúnmente vemos en redes sociales.

	<p>1.4.- Faltan miles de operadores, las autoridades señalan que autorizaron Centros de Capacitación y adiestramiento para conductores del autotransporte federal, y unidades médicas para constatar la salud de los operadores suficientes, y para su acreditación deben pagar a la "Entidad Mexicana de Acreditación" (EMA) lo que repercute que sólo es negocio el transporte para las autoridades y particulares, es necesario incrementar el profesionalismo para disminuir la siniestralidad que ocasiona miles de pérdidas humanas, capacitar a conductores particulares para otorgar las licencias, ya que ocasionan miles de accidentes trágicos, involucrando unidades del servicio público federal.</p> <p>1.5.- Así mismo es evidente que el máximo de velocidad autorizado para vehículos de carga de 80 Kms. por hora, en la NOM 012 SCT es excedido significativamente en frecuencia y magnitud por los conductores, es escaso el cumplimiento de los límites permitidos, sólo el 10% de los conductores entrevistados lo cumplen, debido a que en su mayoría opinó que es agotador, estresante y les causa somnolencia esa velocidad por los largos tramos a conducir, aumentado los tiempos por retenes, factores climatológicos, estado de carreteras, sus problemas de salud y otros.</p> <p>1.6.- La mayoría de los accidentes atribuibles al factor humano, las principales causas son exceso de velocidad, no guardar la distancia, invadir carril contrario, por conducir en forma agresiva, por falta de pericia, manejar alcoholizado, cansado o con psicotrópicos para soportar las largas jornadas que repercuten en el estrés y trastornos por ansiedad, que se manifiestan en tensión psíquica, irritabilidad y dificultad para relajarse aunado a los trastornos por manejar de noche y dormir de día y que sus periodos de descanso no son elegidos en función de su cuerpo, sino cuando el servicio lo permite.</p> <p>2.- Carga.- La falta de controles para verificar que los vehículos pesados, sobrecargados circulen con ella, de hecho la tendencia de empresarios a transportar con doble remolque y de inconsciencia de transportadores al sobrecargar vehículos sin tomar en cuenta que causan daños en la ya de por sí deficiente infraestructura carretera en particular en el pavimento y puentes, que genera problemas adicionales de seguridad vial, con sus implicaciones de daños a sus propios vehículos, en dirección, neumáticos, suspensión y sobretodo en frenos ya que un camión sobrecargado es más difícil de conducir y detener.</p> <p>2.2.- Al ser un peligro adicional su exceso de peso, lo que ocasiona el deterioro considerable de un vehículo, y que la autoridad vigile sin ánimo de corrupción el límite máximos de carga autorizado, de por sí es excesivo en comparación a otros países y deje de proteger intereses aduciendo que subirá el precio de lo transportado como lo hemos visto constantemente en declaraciones de autoridades y empresarios.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados 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.</p>
	<p>2.3.- Si el peso máximo autorizado en México es de 75.5, toneladas que constantemente es violado, mientras que el promedio en países del primer mundo es de 40 toneladas, lo que ocasiona destruir la endeble infraestructura vial y es susceptible de perder el control del vehículo y generar condiciones de alto riesgo en su operación, que en ocasiones ha provocado accidentes lamentables, sin tener los datos de cuántos vehículos sobrepasan los límites permisibles de la carga que transportan, por falta de vigilancia en Caminos de Jurisdicción Federal.</p> <p>2.4.- El sobrepeso en el autotransporte de carga es una práctica ampliamente extendida alrededor del mundo, ocasiona niveles considerables de daño al camino que el responsable de la carretera tiene que reparar muy frecuentemente, con presupuestos limitados o aumentando costos en autopistas (sic) los efectos negativos, generados por el tránsito vehicular: la congestión; las emisiones contaminantes; los accidentes; el ruido y el daño a la infraestructura, son comunes tanto a camiones de carga como autobuses, automóviles.</p> <p>2.5.- La medición del Foro Económico Mundial, entre 140 naciones, Mexico ocupa el lugar 54 en competitividad en</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados 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.</p> <p>NO PROCEDENTE</p>

	<p>infraestructura carretera los expertos señalan: 1) Los recursos del Gobierno no son suficientes; 2) el autotransporte rebasa los pesos permitidos lo que daña la carpeta asfáltica, 3) Carreteras mal construidas con materiales baratos y el mantenimiento de las carreteras es de baja calidad diseñadas deficientemente, en las que culparán y empeoran con las condiciones meteorológicas y el tema de la corrupción,</p> <p>2.6.- Con el daño al camino y puentes, la falta conciencia de los transportistas acerca de la magnitud del impacto, la obligación del constructor del camino de mantener la calidad de la infraestructura, y la facultad del gobierno para imponer regulaciones que en su mayoría no se cumplen.</p> <p>2.7.- No así en ganancias del concesionario del camino, plantea un interesante problema que interactúan entre sí y el Gobierno que debería tener como objetivo principal la seguridad vial y no como actualmente lo hace aumentar la red carretera sin cumplir con los anchos geométricos y con materiales de baja calidad, sin pensar en los beneficios que el transporte de carga, pasajeros y turismo aportan a la economía aumentándole impuestos, costos de casetas, combustible, entre otros.</p> <p>3.- Vehículos.- No existe una Norma Oficial Mexicana para la construcción de vehículos pesados (Autobuses, Camiones y Tractocamiones) solo existen la NOM-020-SCT2-1995 para autotanques y la NOM-035-SCT2-2010, las salidas de emergencia en ventanillas de autobuses de modelos recientes integrales, son verdaderas trampas por su altura como se evidencia en las gráficas, lo que aumenta las pérdidas humanas y la discapacidad de cientos de personas y ha sido constante los incendios de autobuses y tractocamiones, con cientos de seres calcinados, sin que a la fecha hayan realizado estudios de las causas de ello y que la autoridad, empresas armadoras y sociedad no han participado para incrementar las medidas de seguridad</p>	<p>Los comentarios presentados 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.</p>
	<p>4.- Carreteras.- Las carreteras federales incluyendo autopistas en varios estados del país se han convertido en verdaderos "tramos de la muerte" debido a las malas condiciones en que se encuentran: pavimento deteriorado, proliferación de baches, circulación reducida a dos carriles, falta de mantenimiento y señalizaciones, así como deslaves y negligencia o poca pericia de los conductores como causantes de la mayoría de los accidentes viales.</p> <p>4.1.- El estudio de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) reveló que 41.5 por ciento de los 42 mil 750.5 kilómetros de la red carretera federal del país (18 mil 141.2 kilómetros) tampoco cuenta con elementos de seguridad apropiados.</p> <p>4.2.- De acuerdo a la evaluación número 1581 de la ASF, denominada Política pública de regulación y supervisión de infraestructura carretera determinó que luego de un estudio sobre el estado físico de la red carretera federal que realizó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en el periodo 2009-2015 la infraestructura vial se ha deteriorado.</p> <p>4.3.- Lo anterior podría estar relacionado con que las acciones de construcción y conservación no se han realizado conforme a las disposiciones establecidas en el marco regulatorio ni con base en las deficiencias y necesidades específicas de las carreteras y que las acciones de supervisión han sido insuficientes ya que la SCT no lleva un control de las acciones de conservación de la red carretera.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados 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.</p>

	<p>4.4.- Un estudio sobre las carreteras federales de cuota, de la ASF, las concesionarias resultaron mal evaluadas con respecto a la prestación de servicios que están obligados a otorgar a los automovilistas en materia de vigilancia policiaca, teléfonos de emergencia, sanitarios, servicios mecánicos y médicos.</p> <p>4.5.- Cabe mencionar que la ASF identificó insuficiente capacidad del Estado para inspeccionar y verificar que la construcción, operación, explotación y conservación de los proyectos de la red carretera federal que realizan los concesionarios cumplan con las disposiciones establecidas en el marco regulatorio, y que no se sanciona de manera efectiva a quienes no cumplen con los compromisos contenidos en los títulos de concesión.</p> <p>4.6.- Aunado a ello en algunas entidades del país existen proyectos carreteros que han quedado inconclusos, pese a que en su inicio se anunciaron inversiones millonarias para llevarlos a cabo. En algunos casos las obras permanecen abandonadas, sin que ninguna autoridad haga algo para reactivarlas.</p> <p>4.7.- Los datos de la Infraestructura Carretera en México, publicada por la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicados en octubre de 2016 de la Red Carretera Nacional, señalan que sus proyectos contienen carriles de 3.5 metros y acotamientos laterales de 2.5 que únicamente están en el papel y por citar un ejemplo cualquier vehículo pesado tiene un ancho mínimo de 2.60 más espejo lateral por lo que no cumplen las especificaciones, para la seguridad vial tan publicitada.</p>	
	<p>5.- Operación.- En México la transparencia gubernamental que debe de proveer la información de trámites, requisitos y una plataforma de participación ciudadana, y la información de las redes sociales son incompletas y la apatía de la ciudadana, generan desinformación, basta de una normatividad obsoleta y proyectos legislativos y acuerdos secretariales que sólo están en escritorio, su aplicación provocaría protestas y movilizaciones, la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y sus Reglamentos que en su letra debería tener un transporte moderno, ahí queda, que hay parque vehicular con promedio de 18 años de antigüedad y que en pasaje más del 37% rebasa los límites de operación, por una normatividad obsoleta, es necesario quitar los candados y que circulen los vehículos en base a la NOM-068-SCT.</p> <p>5.1.- Es necesario que en la operación de los vehículos, el permisionario conozca los requisitos para prestar el servicio, como obtener su permiso, las dimensiones vehiculares autorizadas, los límites de peso bruto vehicular y por eje, participar obligatoriamente en la capacitación y preparación de futuros conductores, así mismo conocer aspectos esenciales del daño que pueden causar sus vehículos a pavimentos y garantizar la seguridad de los usuarios de la red carretera.</p> <p>5.2.- Por lo que la autoridad debe proporcionar información fundamental para conocer los requisitos, así como derechos y obligaciones, y crear un programa para la modernización del transporte, dirigido al hombre camión, para que adquiera unidades recientes con un programa de chatarrización, que permita el cambio de propietario dirigido a permisionarios que tenga de 1 a 15 camiones que cumplan con ciertos requisitos fiscales para incentivar la formalidad</p> <p>6.- Supervisión.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Gobernación, firmaron las bases de colaboración, soñando que con una varita mágica lo resolverán, para reforzar la supervisión al transporte de carga y al transporte en general a través de la Policía Federal e Inspectores de Autotransporte Federal, con un exhorto a las Cámaras y conductores a concientizar la importancia de observar y cumplir las normas, e incorporar dispositivos de localización y tramitar la autorización expresa de la SCT para operar doble remolque con una placa especial.</p> <p>6.1.- Consideramos que están cruzados de brazos, autoridades, expertos y cámaras como van a aplicar la Ley si no cumple con la justicia, la gobernabilidad se da con sentido de justicia para todos, para crecer como nación, tenemos que dejar a un lado la corrupción que permite circular vehículos sobrecargados, alentar la inversión, preparar futuros operadores para abatir el déficit actual, vigilando que no sobrecarguen unidades que dañan la poca infraestructura carretera en buen estado, establecer una NOM que garantice que unidades nuevas y reconstruidas cumplan con las condiciones de seguridad, dejar</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados 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.</p>

	<p>de privilegiar la construcción de carreteras que no cumplen con los anchos geométricos, que sacrifica la seguridad vial, por negocios, diseñar la normatividad sin intereses económicos que circulen en cumplimiento a la NOM-068-SCT y sobretodo disminuir la corrupción para aumentar la seguridad vial sin las clásicas fotos que no corresponden a la realidad de un supuesto trabajo a la nación.</p>	
	<p>7.- El numeral 6.1.2.1.1.- dice "Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, previa autorización expresa emitida por la Secretaría, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación con el mismo peso, lo que les permitiría circular a tractocamiones doblemente articulados en cualquier carretera, y es grave ya que atenta contra la seguridad vial, con el pretexto de la conectividad señalado en el numeral 6.4, por lo que consideramos que la Secretaría debe modificar ese numeral.</p> <p>CONCLUSIONES Y RESUMEN DE PROPUESTAS.</p> <p>La seguridad vial en los caminos de Jurisdicción Federal, debe de ser una estrategia nacional, promoviendo una participación de los tres niveles de gobierno, vigilando el destino de los recursos monetarios, revisar la infraestructura vial existente, fomentar vehículos seguros, vigilar el comportamiento de los conductores, mejorando los servicios de atención medica pre hospitalaria y hospitalaria, disminuyendo la corrupción, teniendo el objetivo general de escuchar a todos los actores y va más allá de una regulación sobre pesos y dimensiones y muchísimo más allá de la prohibición de tránsito a una configuración vehicular.</p> <p>Es por lo anterior citado a usted, Yuriria Mascott Pérez.- Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, que atentamente pido:</p> <p>Primero.- Recibir y acordar la recepción de los comentarios señalados en el cuerpo del presente escrito relativo al "Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012- SCT-2-2017"</p> <p>Segundo.- Diagnosticar el anteproyecto y su aplicación con transparencia en su Manifestación de Impacto Regulatorio, considerando las opiniones emitidas y valorar si se justifica el marco regulatorio las acciones del anteproyecto.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>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, y se determina mantener el texto del Proyecto de Norma mismo que otorga mayor claridad respecto al texto que se tiene en la Norma vigente.</p> <p>Asimismo, es importante señalar que de conformidad con el procedimiento que establece la Ley Federal de Procedimiento Administrativo se elaboró la Manifestación de Impacto Regulatorio, donde se presentan, la problemática que dio origen al anteproyecto de regulación, así como se demuestra que son mayores los beneficios que los costos por su aplicación.</p>
<p>C. Salvador Saavedra C. Representante ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre CANACINTRA</p>	<p>Comentarios y solicitud de cambios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, 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.</p> <p>Por medio de la presente hacemos llegar a usted nuestros comentarios y solicitud de cambios de redacción al proyecto de modificación de la norma de referencia.</p> <p>La información la presentamos en tres columnas, la primera copiando el texto del proyecto, la segunda con la redacción solicitada y la tercera con la justificación al cambio mencionado. En la segunda columna marcamos en rojo los cambios</p>	

	<p>solicitados cuando sólo se trate de cambios dentro de la redacción del proyecto. Cuando se propone la adición de un párrafo completo, el mismo está escrito en color negro.</p> <p>Para el numeral 6.1.2.2.5 estamos incluyendo tan solo una reflexión, sobre la cual consideramos necesario que en tiempo se pueda desarrollar una especificación que permita establecer parámetros específicos para los sistemas de freno auxiliar.</p> <p>Para nuestro comentario y solicitud de cambio de redacción al numeral 6.2.1.6.1 estamos anexando un estudio comparativo de longitudes de configuraciones vehiculares y catálogos de fabricantes de este tipo de vehículos, además de lo escrito en la tabla de comentarios.</p> <p>Quedamos a sus órdenes para información adicional que requiera respecto de los comentarios y solicitud de cambios presentados. Agradeceremos confirmación de recepción de este comunicado.</p>	
	<p>REDACCIÓN SOLICITADA: 3.9 Norma Mexicana NMX-D-233-IMNC-2016. Productos para el uso en la autotransportación – Luces exteriores.</p> <p>JUSTIFICACIÓN: Es mencionada en el cuerpo de la NOM.</p>	<p>PROCEDENTE Los vehículos en operación ya cuentan con faros principales, por lo que no resulta dable que ahora además cuenten con el cumplimiento de esta Norma Mexicana. No obstante, los vehículos podrán dar cumplimiento al Proyecto de Norma, si cuentan con faros conforme a las disposiciones de la Norma Mexicana NMX-D-233-IMNC-2016.</p> <p>No obstante, la NMX-233-INMC-2016 se aplicará para los vehículos que se fabriquen a partir del año-modelo 2019, mediante una disposición transitoria; por lo que se acepta la inclusión de la redacción.</p>
	<p>REDACCIÓN SOLICITADA: 4.30 Sistema de ajuste automático de frenos. Dispositivos que mantienen el claro o la carrera de los elementos de fricción respecto de la superficie de frenado. En frenos de tambor el sistema lo componen las matracas autoajustables y en los frenos de disco es parte del cáliper de frenos.</p> <p>JUSTIFICACIÓN: Consideramos necesario mostrar la definición de tal forma que en ella se mencionen los tipos de sistemas de ajuste automático de frenos (entre ellos las matracas autoajustables) y qué se entiende por esa frase.</p>	<p>PROCEDENTE La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO: 4.32 Suspensión: Elemento estructural elástico del remolque o semirremolque que une el eje a la estructura contenedora de carga del vehículo.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA: 4.33 Suspensión: Elemento estructural elástico del vehículo que une el eje a la estructura del mismo.</p> <p>JUSTIFICACIÓN: Todos los vehículos cuentan con “suspensión”, no tan solo los remolques y semirremolques.</p>	<p>PROCEDENTE La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p>	<p>PROCEDENTE</p>

	<p>4.33 Suspensión Neumática.</p> <p>Sistema de seguridad de los vehículos conformado por elementos mecánicos y estructurales flexibles que unen a los ejes con el chasis o estructura autoportante, en la que el principal elemento es un sistema neumático, que amortigua las vibraciones.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>4.34 Suspensión Neumática. Sistema de seguridad de los vehículos conformados por elementos mecánicos y estructurales flexibles que unen a los ejes con el chasis o estructura autoportante, en la que el principal elemento es un sistema neumático, que soporta la carga.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Es a través del sistema neumático de las suspensiones de aire que parte del peso del vehículo es transmitido al suelo. La amortiguación de vibraciones es absorbida por los amortiguadores hidráulicos que forman parte de la suspensión.</p>	<p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>Clase Tractocamión – T</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>Eliminar</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Se propone eliminar ambas clases pues en ninguna parte de la norma se restablecen especificaciones de peso, dimensiones o seguridad para esa configuración.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La inclusión de definir Clase Tractocamión con la letra T, permite al gobernado identificar en la conformación de las configuraciones el significado de la T.</p> <p>Ejemplo: Configuración T3-S2, Tractocamión de 3 Ejes y Semirremolque de 2 ejes.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>Clase Convertidor - D</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>Eliminar</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Se propone eliminar ambas clases pues en ninguna parte de la norma se restablecen especificaciones de peso, dimensiones o seguridad para esa configuración.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La inclusión de definir Clase Convertidor con la letra D permitirá a la autoridad y al gobernado identificar en los permisos que se establecen en el proyecto para las configuraciones vehiculares doblemente articuladas, el convertidor tipo Dolly con la letra D.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>Pie de tabla 5.2.4 – 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.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>Pie de tabla 5.2.4 – Las configuraciones de tractocamión semirremolque – remolque y tractocamión semirremolque – semirremolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal durante el día con luces de tránsito diurno de acuerdo con la NMX-D-233-IMNC-2016.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Las luces de tránsito diurno están diseñadas para hacer más visibles a los vehículos durante el día. Su patrón de iluminación está diseñado para esa función, por lo que en el día son más visibles que los faros de baja con los que se</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Los vehículos en operación ya cuentan con faros principales, por lo que no resulta dable que ahora además cuenten con el cumplimiento de esta Norma Mexicana. No obstante, los vehículos podrán dar cumplimiento al Proyecto de Norma, si cuentan con faros conforme a las disposiciones de la Norma Mexicana NMX-D-233-IMNC-2016.</p> <p>No obstante, la NMX-233-INMC-2016 se aplicará para los vehículos que se fabriquen a partir del año-modelo 2019, mediante una disposición transitoria.</p>

	podría cumplir con la regulación propuesta. De noche, así como en condiciones climáticas adversas (niebla o lluvia intensa) es ya obligatorio en el reglamento de tránsito el circular con todas las luces encendidas, por lo que en la redacción se limita su uso a tránsito diurno.	
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>6.1.2.2.2 c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.1.2.2.2 c) Luces de tránsito diurno de acuerdo con la NMX-D-233-IMNC-2016.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Las luces de tránsito diurno están diseñadas para hacer más visibles a los vehículos durante el día. Su patrón de iluminación está diseñado para esa función, por lo que en el día son más visibles que los faros de baja con los que se podría cumplir con la regulación propuesta.</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Los vehículos en operación ya cuentan con faros principales, por lo que no resulta dable que ahora además cuenten con el cumplimiento de esta Norma Mexicana. No obstante, los vehículos podrán dar cumplimiento al Proyecto de Norma, si cuentan con faros conforme a las disposiciones de la Norma Mexicana NMX-D-233-IMNC-2016.</p> <p>No obstante, la NMX-233-INMC-2016 se aplicará para los vehículos que se fabriquen a partir del año-modelo 2019, mediante una disposición transitoria.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>6.1.2.2.5 El tractocamión de las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberá contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Hoy día esta redacción es vaga pues no establece requerimientos de frenado para los sistemas auxiliares. En la regulación de la ONU R13, Anexo 4 numeral 1.8 se establecen los requerimientos de frenado para los vehículos N3 jalando remolques O4 cuyo peso bruto combinado excede las 26 toneladas. El requerimiento es que el freno auxiliar pueda mantener la velocidad de la configuración vehicular, sin aplicar los frenos de servicio, a una velocidad de 30 km/hr en una pendiente descendente de 6% en una distancia de 6 km. Si sólo se utiliza freno de motor, las rpm del motor no deben exceder las indicadas por el fabricante del motor.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El Proyecto de Norma obliga a contar con un freno auxiliar, el cual debe ser adicional a los frenos de servicio.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>6.1.2.3 Las especificaciones indicadas en el numeral 6.1.2.2.1, se verificarán por personal autorizado dependiente de la Secretaría en centros de control de peso y dimensiones, instalaciones de las empresas transportistas, usuarios o Unidades de Verificación autorizadas, debiendo realizar el trámite de modificación de su tarjeta de circulación, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.1.2.3 Las especificaciones indicadas en los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.8, se verificarán por personal autorizado dependiente de la Secretaría en centros de control de peso y dimensiones, instalaciones de las empresas transportistas, usuarios o Unidades de Verificación autorizadas, debiendo realizar el trámite de modificación de su tarjeta de circulación, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>La especificación del numeral 6.1.2.2.8 no se encuentra incluida entre las que se establecen en la tabla del numeral 6.1.2.2.1, de ahí que se solicite su mención.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>Tabla C-2 Longitud de configuración T3-S3-S2 indica 25.0 metros</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de incremento de la longitud</p>

	<p>REDACCIÓN SOLICITADA: Tabla C-2 Longitud de configuración T3-S3-S2 indicar 31.0 metros</p> <p>JUSTIFICACIÓN: Ser consistente con la especificación de las demás configuraciones T-S-S</p>	máxima autorizada en la Tabla C-2, no presenta justificación que abone a la seguridad en la aplicación y supervisión del Proyecto de Norma, por lo tanto, no es procedente.
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>6.2.1.6.1 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, deberán contar, además con la autorización correspondiente.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.2.1.6.1 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) o tipo portacontenedor que estén diseñados para transportar contenedor de 12.19 m (40 pies). En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberán contar, además con la autorización correspondiente.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Los semirremolques tipo portacontenedor, que transportan contenedores de 40' generalmente tienen un cuello que "penetra" al contenedor en la sección delantera, de tal forma que la altura máxima se mantenga dentro de los estándares estadounidenses al transportar contenedores de tipo high cube. Debido a la anterior sujeción en la parte frontal del contenedor se realiza por medio de pernos que se insertan en las cantoneras desde la parte frontal; estos pernos se colocan en un puente frontal del semirremolque, adelante del contenedor, por lo que la longitud del vehículo resulta mayor que la longitud del contenedor, esto es, un semirremolque tipo portacontenedor para contenedor de 40 pies mide más de 40 pies. Dependiendo del diseño de cada fabricante esta dimensión varía entre 15 y 22 cm, longitud que resultaría en exceso del límite planteado. Además, los portacontenedores fabricados en Estados Unidos en su mayoría tienen el perno rey instalado a 76.2 cm (30") en lugar de la posición normal en otros tipos de semirremolques como cajas secas y plataformas, en las que la posición es de 91.4 cm (36") lo cual resulta en que la longitud total de la configuración se incrementa en al menos 30 cm, como se puede observar en el anexo.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que solicita se permita la circulación con el beneficio de los 50 cm adicionales a las configuraciones doblemente articulados con semirremolques tipo chasis portacontenedor que miden más de 12,19 m (40 pies).</p> <p>Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.4.1.1 XIX B</p> <p>Asignar identificación a las tablas de este apartado</p> <p>Tabla D Tabla E</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Consideramos que para facilidad de lectura y referencia es preferible que las tablas tengan una identificación.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>6.4.1.1 XIX B</p> <p>- Mantener las luces encendidas en los caminos de menor especificación.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.4.1.1 XIX B</p> <p>- Luces de tránsito diurno de acuerdo con la NMX-D-233-IMNC-2016.</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Los vehículos en operación ya cuentan con faros principales, por lo que no resulta dable que ahora además cuenten con el cumplimiento de esta Norma Mexicana. No obstante, los vehículos podrán dar cumplimiento al Proyecto de Norma, si cuentan con faros conforme a las disposiciones de la Norma Mexicana NMX-D-233-IMNC-2016.</p>

	<p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Las luces de tránsito diurno hacen más visible a un vehículo de día que las luces para iluminar de noche.</p>	<p>No obstante, la NMX-233-INMC-2016 se aplicará para los vehículos que se fabriquen a partir del año-modelo 2019, mediante una disposición transitoria.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>6.4.1.1 XIX B pie de tabla E</p> <p>- Las torretas deberán estar provistas con lámparas giratorias de 360° que emitan luz ámbar cumpliendo con los estándares SAE Clase 1, o UNECE R-65, visible desde una distancia de 150 m., montada en la parte más alta posible del vehículo sobre la línea del centro, sin exceder las alturas permitidas.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.4.1.1 XIX B pie de tabla E - Las torretas deberán estar provistas con elementos luminosos emitiendo luz color ámbar en 360° cumpliendo con los estándares SAE Clase 1, o UNECE R-65, visible desde una distancia de 150 m., montada en la parte más alta posible del vehículo sobre la línea del centro, sin exceder las alturas permitidas.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Se propone cambiar "con lámparas giratorias" por "elementos luminosos" ya que hoy día hay tres tecnologías disponibles para torretas: lámparas giratorias, estrobos de gas y LED. Cuando se utiliza tecnología LED es posible tener más de un patrón de destello, iluminando en 360°, como puede observarse en la siguiente liga: https://www.youtube.com/watch?v=50WDTV2OLYA</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.4.1.1 XIX B pie de tabla E</p> <p>Agregar los siguientes párrafos después del tercer párrafo:</p> <p>- Las luces destellantes pueden sustituir a las torretas cuando cumplan con la especificación SAE Clase 1 o UNECE R-65</p> <p>- Cuando sustituyen a la torreta trasera se instalan dos luces destellantes en la parte trasera del vehículo lo más alto posible y lo más separadas posible.</p> <p>- Cuando sustituyen a la torreta delantera se instala al menos una luz destellante sobre la cabina del vehículo lo más alto posible; si se instalan dos han de estar también lo más separadas posible.</p> <p>- Las cintas reflejantes rojo y blanco deben cumplir con la especificación y posición establecidas en la NMX-IMNC-D-225-2013.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Considerando que el objetivo de la utilización de torretas y luces destellantes es el de advertir a conductores, en ambos sentidos de flujo, del tránsito de vehículos de grandes dimensiones en caminos de clasificación menor, a bajas velocidades, y que hoy día hay luces destellantes con una intensidad similar a la de una torreta, se propone la posibilidad de usar uno u otro dispositivo.</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Las luces destellantes podrán sustituir a las torretas cuando por la colocación de la torreta en el semirremolque o remolque se rebase el alto máximo autorizado en el Proyecto de Norma.</p>

	<p>Por su configuración es posible utilizar las luces destellantes en la parte superior delimitando el ancho y/o el alto del vehículo, de ahí que se proponga se utilicen dos luces destellantes en la parte trasera del vehículo.</p> <p>En la parte delantera se propone como sustituto una lámpara destellante.</p>	
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>6.4.1.1 XIX B pie de tabla E</p> <p>- Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>6.4.1.1 XIX B pie de tabla E</p> <p>- Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación en los tramos de conectividad.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Solicitamos que queda claro cuando es obligatorio transitar con esas luces encendidas y si no hay limitaciones por transitar con esas luces encendidas en los demás caminos.</p> <p>¿Se permitirá transitar con estas luces encendidas cuando las configuraciones no estén transitando por los tramos de conectividad?</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Con la finalidad de abonar al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma, se determina la siguiente redacción:</p> <p>- Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación en los caminos de menor clasificación.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>10.4.1 2</p> <p>e) Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 Días de Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal (DSMGVDF), misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>10.4.1 2</p> <p>e) Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 UMA (Unidad de Medida y Actualización), misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>REDACCIÓN EN EL PROYECTO:</p> <p>10.4.1 3</p> <p>c) Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 DSMGVDF, misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA:</p> <p>10.4.1 3</p> <p>c) Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 UMA, misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>

	autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva.	
Alberto González D. Ingeniería del Producto Irizar México S.A. de C.V.	<p>Dice:</p> <p>En el desarrollo de autotransporte de pasajeros (Autobús), debemos de considerar para efectos de cálculos, los pesos de personas y equipaje que puedan en principio cumplir los límites de peso máximo en los ejes y en consecuencia los pesos brutos vehiculares máximos plasmados en la norma en cuestión, lo anterior nos permite proyectar una cantidad máxima de asientos en combinación con las diferentes longitudes de autobuses siempre dentro de los límites de la norma, además tomando como referencia la "NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-067-SCT-2/SECOFI-1999, TRANSPORTE TERRESTRE-SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ECONÓMICO Y MIXTO-MIDIBÚS-CARACTERÍSTICAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD.", la cual en su apartado 4 "Características y especificaciones técnicas y de seguridad", en el apartado 4.1.1.1 especifica la siguiente referencia:</p> <p>4.1.1.1 La capacidad máxima de personas sentadas por unidad vehicular, estará en función del peso bruto vehicular especificado por el fabricante, así como el peso vehicular incluyendo la carrocería y el peso promedio por persona, esta capacidad se determina de acuerdo a la siguiente fórmula y considerando un peso promedio por persona de 70 kg.</p> $\frac{\text{Número de personas sentadas máximo permitido por unidad (capacidad)}}{\text{Número de personas sentadas máximo permitido por unidad (capacidad)}} = \frac{\text{Peso bruto vehicular} - \text{Peso vehicular}}{\text{Peso promedio por persona (70 kg)} + 15 \text{ kg de equipaje por persona}}$ <p>Con lo anterior, y tomando sólo la información de peso promedio por persona y equipaje, le solicito se puede incluir de manera explícita los pesos promedios a considerar para personas (Incluidos operador y guía) y equipaje para que se pueda tomar como base de partida en los cálculos ya mencionados, cabe mencionar que la NOM-067 está incluida en el punto 3 del proyecto de norma NOM-012, en el apartado de "Referencias", sin embargo al ser la NOM-067 aplicable para transporte económico y Mixto-midibus, deja en duda su aplicabilidad a autotransporte de pasajeros (Autobuses), por lo que incluir los datos despeja dicha incógnita. Con lo anterior, mi sugerencia es incluir el dato en el apartado 4.-"Definiciones" con una nota, quedando entonces como sigue:</p> <p>4.6 Capacidad: Número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.</p> <p>Nota: Considerar para efectos de cálculo un peso promedio por persona de 70 Kgs., y un peso promedio de Equipaje o paquetería por persona de 15 kgs.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma. La especificación de capacidad y peso por eje no está en función del peso de los pasajeros y su equipaje.</p>
Noel Cosmo Director General LOHR Mexico, S.A. de C.V.	<p>Dice:</p> <p>Por medio de la presente y conforme al proyecto NOM-012-SCT-2-2017 presentado en el DOF del 07 de junio 2017, les hacemos llegar nuestros comentarios y propuestas sobre la modificación o la corrección de algunos artículos. Resaltado en rojo encontrarán las partes a modificar y resaltado en amarillo, nuestras propuestas que vienen acompañadas de una justificación técnica. Además de este escrito, adjuntamos la documentación técnica siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - repartición de pesos equipo C3R2 "C3R2_peso_por_eje.pdf" - repartición de pesos equipo C3R3 "C3R3_peso_por_eje.pdf" - estudios de giro a 90° y 180° del C3R2: "21447-C3R2_90turn.pdf" y "21449-C3R2_180turn.pdf" 	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>La definición que propone de Convertidores tipo quinta baja con lanza sencilla o doble, no es clara y no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p> <p>Adicionalmente, atendiendo la seguridad en las carreteras, el Proyecto de Norma no contempla el incremento de las dimensiones máximas autorizadas por tipo de configuración vehicular en los diferentes tipos de caminos. No obstante, a fin de dar entrada a las nuevas tecnologías en la</p>

	<p>- estudios de giro a 90° y 180° del C3R3: "21448-C3R3_90turn.pdf" y "21450-C3R3_180turn.pdf"</p> <p>- estudios de giro a 90° y 180° del C3R3 a 31.00m: "21353.pdf" y "21354.pdf"</p> <p>Sin más por el momento y agradeciendo su apoyo, le reitero nuestro compromiso de colaborar con ustedes en los proyectos de normatividad.</p> <p>4.12 Convertidor: Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya. Convierte un semirremolque en remolque. Para efectos de esta Norma se denominan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convertidores con lanza sencilla a los que tienen un punto de unión al vehículo delantero, • Convertidores con lanza doble a los que tienen dos puntos de unión con el vehículo delantero (Tipo H) y, • Quinta baja en unidades tipo góndola o madrina. • <u>Convertidores tipo quinta baja con lanza sencilla a los que tienen un punto de unión y dos puntos empotrados al vehículo delantero en unidades tipo góndola o madrina.</u> <p>Estamos proponiendo un nuevo tipo de convertidor especialmente desarrollado para el transporte de coches porque hemos detectado que es muy difícil cumplir con los pesos máximos por ejes en configuración C3-R2 con una quinta baja.</p> <p>Por ejemplo, aquí abajo presentamos una unidad C3-R2 con una carga común de 10 camionetas.</p> <p>Podemos observar que el peso en el tándem trasero motriz del camión es de 22,974 kg y rebasa por 3,974kg el peso permitido por tipo de eje de 18,000kg señalado en las tablas del numeral 6.1.1.1.</p> <p>La solución que proponemos es agregar un eje direccional a la quinta baja para transformar el C3-R2 en C3-R3. Este nuevo convertidor es una interfaz enganchable compuesto de una lanza sencilla y dos puntos empotrados.</p> <p>Representamos el concepto en la figura 2 (ver siguiente hoja) donde podemos ver que ya se respeta por completo los pesos por tipos de ejes. Tenemos 15,539.00 kg en el tándem motriz trasero del camión (límite 18,000.00 kg para configuración C-R) y 7,313.00 kg en el eje direccional del convertidor (límite 8,500.00 kg para configuración C-R).</p> <p>Para asegurar la viabilidad de este nuevo convertidor y controlar la invasión de carril, hicimos las simulaciones de entrada en curva de 90° que se encuentra en la figura 3 para el C3-R2 y la figura 4 para el C3-R3. Vemos muy claramente que el eje direccional adicional ayuda a tener una mejor trayectoria. También, desarrollamos el radio de giro en giro a 180° que llega a la conclusión anterior: el C3-R3 con el nuevo convertidor tiene una mejor trayectoria que el C3-R2 y una menor invasión de carril. Se pueden observar las dos trayectorias en las figuras 5 y 6.</p> <p>6.2.1.4.1 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 móvil. 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.</p> <p style="text-align: center;">TABLA C-2 LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO</p>	<p>operación de las configuraciones tipo góndola o madrina, se permite en el Proyecto de Norma, el uso de semirremolque de hasta 14.63 m (48 pies), siempre que su longitud total máxima sea de 28,50 m y el largo de la lanza no deberá rebasar un máximo de 1.52 m (5 pies).</p>
--	---	--

	VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (m)			
				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

Modificar en T3-S1-R3 el número de llanta que son realmente 26 y no 22 indicado

6.5.3.5 Para las configuraciones camión con remolque, tipo góndola o madrina, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 14.63 m (48 pies), siempre que su longitud total máxima sea de

	<p>28,50 m. En el caso del remolque y del semirremolque con lanza fija, la longitud de la lanza no se considera en el largo del vehículo.</p> <p>Cambiar a: siempre que su longitud máxima sea de 31 m</p> <p>A continuación, en las figuras 7 y 8, presentamos los diagramas de radio de giro a 90° y 180° para poder simular la invasión de carril de una unidad de 31m. Se pueden encontrar más detallado en los documentos adjuntos "21353.pdf" y "21354.pdf".</p>	
<p>Lic. Pedro Silva Rodríguez Director General Cámara Nacional de las Industrias de la Celulosa y del Papel</p>	<p>Que por este medio nos permitimos presentar en tiempo y forma los comentarios de la Cámara del Papel al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, 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 día 07 de junio de 2017 para Consulta Pública por un plazo de 60 días naturales a partir de su fecha de publicación, lo que hacemos de la siguiente forma:</p> <p>1.- El contenido del apartado 6.4.1.1., inciso II y III, dada su similitud en el texto consideramos que puede integrarse en uno solo abarcando los tres tipos de caminos "B", "C" y "D".</p> <p>2.- En el inciso XIV, del mismo apartado 6.4.1.1, se refiere que las autorizaciones de conectividad tendrán una vigencia de tres años, plazo que consideramos debe ampliarse para que sea de cinco años y así no tener que estar revalidando en el corto plazo que de por sí cada vez es más fuerte la burocracia administrativa para estos trámites.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La integración o modificación de textos de los numerales que propone no son claros y justificados, por lo que no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Se determina mantener la vigencia de las Autorizaciones Especiales por caso de Conectividad, por razones de seguridad, para que en un término relativamente corto la Secretaría reconozca las condiciones del tramo y su eventual nuevo otorgamiento.</p> <p>Adicionalmente, el Proyecto de Norma ya prevé lo siguiente:</p> <p>La Secretaría publicará en su página de Internet, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, que permita al usuario, permisionario o transportista de carga consolidada identificar coincidencias para nuevas solicitudes sobre tramos publicados, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal. <u>La identificación de tramos previamente</u></p>

		<u>dictaminados, permitirá a la Secretaría la emisión de autorizaciones especiales de conectividad sin necesidad de un nuevo dictamen de viabilidad técnica.</u>
	<p>3.- Dentro del apartado 6.4.1.1., existe un sub apartado que dice "De Tránsito" y en su quinta viñeta refiere que para el caso de los tractocamiones semirremolque y tractocamión doblemente articulado, "deberán observarse que los otros usuarios del camino circulen con seguridad", redacción que desde nuestro punto de vista no es muy afortunada, más bien tiende a la confusión porque parece que le estuviera imponiendo la responsabilidad al conductor de un vehículo a que revise que el contrario cumpla con la norma en cuanto a seguridad en el circular, lo que sería incorrecto, ya que el circular correctamente es responsabilidad de ambos conductores de vehículos.</p> <p>4.- En el apartado 6.4.1.1., inciso "B. De Seguridad", habla sobre la velocidad máxima dependiendo de la configuración vehicular y tipo de carretera, y señala de manera expresa que debe conservar una distancia mínima de 500 m de separación respecto de otros vehículos; esto lo veo en ocasiones difícil si no es que hasta imposible, porque la distancia, en primer lugar, no la fija nada más el conductor del vehículo de carga porque los demás conductores se acercan sin la distancia adecuada y sin respetar esta condición vial, y en segundo lugar, el conductor del vehículo de carga no puede técnicamente fijar una distancia mínima de 500 m, más bien lo hace de manera aproximada y dentro de las posibilidades de que los otros conductores no se acerquen a menos de esta distancia. Por lo anterior, se podría tener control respecto de los vehículos que circulan al frente pero no respecto de los vehículos que circulan en la parte posterior, por lo que cualquier diferencia de distancia podría ser calificada como infracción a esta Norma y sería en tal caso sancionada, lo cual sería un serio problema en su aplicación.</p> <p>5.- En el mismo apartado e inciso B, como una de las disposiciones de señalamiento, para los vehículos Tractocamión-Semirremolque (T-S) que circulen en los camiones de menor circulación, y que cuenten con la autorización de conectividad, entre otras condiciones, deben transitar acompañados de un carro piloto, condición que se nos hace demasiado rígida por las condiciones de tramos carreteros en el que nos ubicamos como planta productora; es decir, el tramo vial se encuentra en óptimas condiciones en asfalto y ancho de la carretera sin curva pronunciadas lo que hace que el tramo completo que parte de autopista y conecta hasta Zinacantepec es considerada como tipo "C" en lugar de tipo "D" como actualmente es clasificada.</p> <p>6.- En cuanto a las torretas de que habla el apartado referido, exigible para esta clase de vehículos (T-S), se indican que deben ser giratorias y visibles a una distancia mínima de 150 m, lo que pudiera resultar incongruente con la distancia mínima que en tal caso se exige a los conductores de los vehículos al circular en el tramo carretero de menor clasificación y que es de 500 m. En tal caso se debe aclarar para evitar confusiones.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>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.</p> <p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Se determina establecer una distancia de 100 metros, conforme al numeral 6.1.2.2.2, fracción I, inciso d); estableciéndose para aquéllos numerales que hacen referencia a una distancia respecto a otros vehículos, lo siguiente: Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma.</p> <p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Se determina establecer una distancia de 100 metros, conforme al numeral 6.1.2.2.2, fracción I, inciso d); estableciéndose para aquéllos numerales que hacen referencia a una distancia respecto a otros vehículos, lo siguiente: Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,</p>

		conforme al Reglamento correspondiente.
	<p>7.- ASPECTOS GENERALES:</p> <p>La restricción de la circulación de los automotores no sólo impacta al sector de transporte, sino también a la micro, pequeñas y medianas empresas cuando éstas se ven en la necesidad de contratar los servicios para la distribución de la mercancía (producto), de ahí el desacuerdo con esta norma oficial mexicana, que lejos de apoyar a la industria, y el fomento al empleo, es desalentadora para la inversión y generación de fuentes de trabajo, toda vez que de dicha NOM-012-SCT-2-2017, se advierte:</p> <p>A.- A través de la NOM-012-SCT-2-2017, se busca la seguridad del tránsito de vehículos en las vías terrestres de comunicación (carreteras), al grado de clasificar los vehículos automotores como C, CR, TS, TSR, etc.</p> <p>B.- Como consecuencia de la clasificación de los vehículos C, CR, TS, TSR, etc., existe también una clasificación de los caminos: ET4 y ET2, A4, A2, B4, B2, C y D, desconociéndose los criterios, las bases y procedimientos técnicos, etc., sobre los cuales se sustentan las clasificaciones respectivas.</p> <p>En este orden de ideas, nos encontramos que en lugar de buscar realmente la seguridad del tránsito, el cuidado y conservación de los caminos y puentes federales, al regular el peso, las dimensiones y tamaño de los vehículos, lo cierto es que se exigen autorizaciones para utilizar caminos de menor clasificación creando más bien una notoria restricción para el libre tránsito y desplazamiento de los vehículos automotores con los consecuentes costos y trámites innecesarios que esto origina para el transportista, plantas productoras, empresario y para los conductores de los vehículos en carreteras federales.</p> <p>C.- Por otro lado, se condiciona la circulación de los C, C-R, T-S, TSR, etc. Por medio de una autorización de conectividad, en términos del numeral 6.4 de la NOM-012-SCT-2-2017, para que las configuraciones vehiculares que requieran circular por un camino de menor clasificación, ya sea para llegar o salir de la planta productora o centros logísticos, siempre que dicho camino no esté conectados a otros o tramos de un mismo eje.</p> <p>Ante dicha condicionante, nos encontramos con otro problema, el tránsito de las configuraciones vehiculares C, C-R, TS, TSR, etc., podrán circular en caminos de menor clasificación (tipo ET y A), sólo si cuentan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Con un permiso de conectividad. b) Contar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y dimensiones estén autorizados para caminos ET y A. c) Demostrar que no existen caminos alternos de mayor especificación y cumplir con las medidas de seguridad para transitar en el camino de menor clasificación. <p>Estas condiciones, entorpecen ya no sólo el libre tránsito de vehículos automotores, sino que menoscaba las operaciones de las empresas, al encontrarse constreñidos a realizar una serie de trámites ante la autoridad, en la que dependerá del tiempo, costo, y rezago administrativo la respuesta, y además de tener la obligación de demostrar que no existen otros caminos para el tránsito de los vehículos automotores que cargan la mercancía, aunado al cumplimiento de una serie de requisitos, que representan un impacto económico en las operaciones de las empresas, ello sin contar que dichas medidas de seguridad son irracionales, sólo por mencionar que se condicione el tránsito de los vehículos automotores en un camino de menor clasificación al uso de un carro piloto, condición que lejos de resultar eficiente provoca que el tránsito vehicular se torne lento e inseguro y de alto riesgo, ya que genera la acumulación de tránsito, que diversas ocasiones el tránsito particular rebasa sin la precaución debida, todo esto como consecuencia del uso del carro piloto, ya que no se justifica el uso del carro piloto para este tipo de camiones.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>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.</p>
	Dicho la anterior, es evidente que la circulación de vehículos automotores en tramos de menor clasificación dependerá de	

	<p>la decisión discrecional del funcionario que tenga a su cargo el área de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>D.- Asimismo, el uso de los fulles, conlleva a una corresponsabilidad de la carga entre el transportista y la empresa, de este modo ahora quienes están obligados a solicitar un permiso de conectividad serán las empresas cuando se encuentren en el supuesto del numeral 6.4.1.1, fracción I de la NOM, y ante el caso de una irregularidad se sancionará al transportista y al dueño de la carga y se cancelará el permiso de conectividad, de modo que no podrían utilizarse estos camiones.</p> <p>E.- Implica un alto costo la transportación de mercancías, al pretender eliminar la circulación de los fulles, pues se tendría que contratar más unidades de carga con menor peso de transportación, sin que esto realmente beneficie al propósito y objetivo de la Norma en comento.</p>	
<p>Oscar Reyes Valdez Administrador único Grúas Kings, S.A. de C.V.</p>	<p>La prestación del servicio de arrastre es un servicio auxiliar al autotransporte federal que de conformidad con el artículo 44 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se define como:</p> <p>“ARTÍCULO 44.- El servicio de arrastre consiste en llevar a cabo las maniobras necesarias e indispensables para enganchar a la grúa vehículos que, estando sobre sus propias ruedas, deban ser trasladados por caminos y puentes de jurisdicción federal. El permiso que la Secretaría otorgue para este servicio, será válido para todos los caminos y puentes de jurisdicción federal y en ningún caso autorizará al permisionario a cubrir el servicio de salvamento.”</p> <p>El reglamento en cita, establece la posibilidad de enganchar a la grúa todo tipo de vehículos que, estando sobre sus propias ruedas, requieran ser trasladados por caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>El permiso de arrastre que tiene otorgado Grúas Kings SA de CV está referenciado al cumplimiento de la norma oficial mexicana de peso y dimensiones vigente NOM-012-SCT-2-2014 la cual prevé en su apartado de definiciones la configuración vehicular denominada “Cuatricuerna, Mancuerna y Tricuerna” configuración que es susceptible del servicio de arrastre la cual se definen de la siguiente manera:</p> <p>“4.- Definiciones</p> <p>Para efectos de la Presente Norma Oficial Mexicana, se entenderá por:</p> <p>...</p> <p>Cuatricuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión que, mediante tres mecanismos de articulación, arrastra tres camiones o tractocamiones nuevos.</p> <p>...</p> <p>Mancuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante un mecanismo de articulación, arrastra un camión o tractocamión nuevo.</p> <p>...</p> <p>Tricuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o tractocamiones, nuevos.”</p> <p>...</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Analizado el comentario, se observa que el comentario está enfocado a permitir que los permisionarios de grúas de arrastre, presten sus servicios utilizando la configuración de Mancuerna, Tricuerna y Cuatricuerna para el traslado de camiones o tractocamiones por condiciones de eficiencia y seguridad lo que propiciará una mayor apertura en la prestación de servicio en beneficio del usuario o consumidor.</p> <p>Lo propuesto, no es procedente, en virtud de que el objetivo y campo de aplicación del proyecto del Proyecto de Norma no lo permite, ya que está orientado a lo siguiente:</p> <p>2.- Objetivo y campo de aplicación</p> <p>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 vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.</p> <p>En este sentido, el Proyecto que nos ocupa no resulta el instrumento idóneo para la discusión sobre el planteamiento presentado.</p>
	<p>Como podrá apreciarse de las definiciones de Cuatricuerna, Mancuerna y Tricuerna la norma establece de manera restrictiva el beneficio o prerrogativa de arrastrar estas configuraciones vehiculares única y exclusivamente cuando se trata de camiones o tractocamiones nuevos, lo que impide que el prestador de servicio de arrastre lleve a cabo la prestación de este servicio para vehículos que se encuentran dentro de su garantía para ser trasladados a los talleres asignados por los</p>	

	<p>distribuidores o aseguradoras y que estando sobre sus propias ruedas, requieren del servicio de arrastre a este mercado y concretamente de Grúas Kings SA de CV lo que contraviene la amplitud del artículo 44 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente.</p> <p>La Norma Oficial Mexicana de Peso y Dimensiones NOM-012-SCT-2-2014 en vigor, privilegia el arrastre de estas configuraciones vehiculares (Cuatricuerna, Mancuerna y Tricuerna) exclusivamente a empresas que realizan la transportación de vehículos nuevos según sus numerales 6.5, 6.5.1, 6.5.1.1, 6.5.1.1.1, 6.5.1.1.2, 6.5.1.1.3, 6.5.1.1.4, 6.5.1.2, 6.5.1.2.1, 6.5.1.2.2, 6.5.1.2.3, 6.5.1.2.4, 6.5.1.2.5, 6.5.1.2.6, 6.5.1.2.7, 6.5.1.2.8, 6.5.1.2.9, 6.5.1.2.10, 6.5.1.2.11, 6.5.1.2.12, 6.5.1.2.13, 6.5.1.2.14, 6.5.1.2.15 y 6.5.1.2.16 que textualmente señalan:</p> <p>"6.5 Vehículos y configuraciones especiales</p> <p>6.5.1 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos tipo "ET" y "A".</p> <p>6.5.1.1 Las empresas que realicen la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, deberán:</p> <p>6.5.1.1.1 Registrarse ante la Secretaría.</p> <p>6.5.1.1.2 Demostrar que cuenta con el equipo técnico y el personal capacitado para el ensamble seguro de estas configuraciones.</p> <p>6.5.1.1.3 Notificar a la Secretaría las rutas a utilizar para este tipo de transporte.</p> <p>6.5.1.1.4 Informar sobre los traslados realizados con este esquema, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.</p> <p>6.5.1.1.5 La Secretaría, en el ámbito de sus atribuciones, podrá verificar en todo momento el cumplimiento de las disposiciones señaladas.</p> <p>6.5.1.2 En el acoplamiento de las unidades vehiculares que conformen estas configuraciones, y durante su circulación por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir:</p> <p>6.5.1.2.1 Con el peso máximo autorizado por tipo de eje y camino señalado en la TABLA A-1 de esta Norma.</p> <p>6.5.1.2.2 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>6.5.1.2.3 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</p> <p>6.5.1.2.4 Con el largo máximo autorizado de hasta 31,0 m.</p> <p>6.5.1.2.5 Con un equipo de acoplamiento y montaje adecuado que garantice la seguridad durante su circulación en las carreteras.</p> <p>6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento.</p> <p>6.5.1.2.7 Con la instalación de Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente Posterior, así como luces demarcadoras y de frenado en el último vehículo de la configuración.</p>	
	<p>6.5.1.2.8 Con la portación de placas de traslado en cada uno de los vehículos que conformen la configuración.</p> <p>6.5.1.2.9 Con la portación de la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.</p> <p>6.5.1.2.10 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</p> <p>6.5.1.2.11 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.</p> <p>6.5.1.2.12 Circular con las luces encendidas permanentemente.</p>	

	<p>6.5.1.2.13 El vehículo o vehículos remolcados intermedios, en las combinaciones de tricuernas y cuatricuernas, deberán tener una lámpara lateral en cada lado, ubicada cerca de la parte trasera del vehículo, las cuales deberán estar encendidas permanentemente.</p> <p>6.5.1.2.14 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</p> <p>6.5.1.2.15 Estas configuraciones vehiculares no podrán circular por caminos tipo "B", "C" o "D", aun presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma.</p> <p>6.5.1.2.16 Bajo ninguna circunstancia se podrá circular con más de cuatro vehículos en una configuración.</p> <p>..."</p> <p>Los anteriores numerales establecen una serie de disposiciones técnicas y de seguridad que son aplicadas por las empresas que realizan el acoplamiento y en su caso la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, sin embargo, en el caso Grúas Kings SA de CV, en nuestra calidad de permisionario del servicio de arrastre; el usuario o cliente nos solicita únicamente el servicio de arrastre de Cuatricuernas, Mancuernas y Tricuernas previamente acopladas conforme a los numerales 6.5, 6.5.1, 6.5.1.1, 6.5.1.1.1, 6.5.1.1.2, 6.5.1.1.3, 6.5.1.1.4, 6.5.1.2, 6.5.1.2.1, 6.5.1.2.2, 6.5.1.2.3, 6.5.1.2.4, 6.5.1.2.5, 6.5.1.2.6, 6.5.1.2.7, 6.5.1.2.8, 6.5.1.2.9, 6.5.1.2.10, 6.5.1.2.11, 6.5.1.2.12, 6.5.1.2.13, 6.5.1.2.14, 6.5.1.2.15 y 6.5.1.2.16 por lo que Grúas Kings SA de CV en su calidad de permisionario del servicio de grúas se limita a realizar el arrastre de dichas configuraciones vehiculares ya acopladas, actividad que está prevista en su objeto social, está debidamente autorizada en su permiso y es congruente con la amplitud del artículo 44 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares ya citado.</p> <p>La problemática se presenta en razón de que la Policía Federal, considera que el arrastre de Cuatricuernas, Mancuernas y Tricuernas por parte de permisionarios del servicio de grúas no está establecida en la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2010, TRANSPORTE TERRESTRE-CARACTERISTICAS Y ESPECIFICACIONES TECNICAS Y DE SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS DE LAS GRUAS PARA ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de 2010 lo cual se explica en virtud de que dada su fecha de expedición, no es congruente con la NOM-012-SCT-2-2014 sobre peso y dimensiones publicada en el Diario Oficial del 14 de noviembre del 2014, que sí contempla la figura de las Cuatricuernas, Mancuernas, y Tricuernas, por lo que es evidente que el avance tecnológico ha superado lo dispuesto en la NOM-053-SCT-2-2010, para el servicio de grúas de arrastre.</p> <p>La imposibilidad de continuar llevando a cabo la prestación de este servicio representa una afectación patrimonial para Grúas Kings SA de CV del orden de los \$ 150,000.00 (Ciento cincuenta mil pesos MN) mensuales, independientemente de que derivado de una disposición regulatoria, se impide a mi representada el acceso a un mercado de servicios lo que constituye una barrera a la competencia o libre concurrencia.</p>	
	<p>A continuación se transcriben las disposiciones conducentes de la NOM-053-SCT-2-2010 que son relevantes para el caso que se expone y que están elaboradas tomando como referencia la 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, por lo que como se ha explicado, no son congruentes o están desfasados respecto de la norma vigente de peso y dimensiones, situación que es necesario corregir como una acción de mejora regulatoria.</p> <p>"NOM-053-SCT-2-2010, TRANSPORTE TERRESTRE-CARACTERISTICAS Y ESPECIFICACIONES TECNICAS Y DE SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS DE LAS GRUAS PARA ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO</p> <p>1. Objetivo</p> <p>Establecer las características y especificaciones técnicas y de seguridad de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre, y arrastre y salvamento, y su equipamiento.</p>	

2. Campo de Aplicación

Esta Norma Oficial Mexicana es de aplicación para los vehículos tipo grúa que prestan el servicio de arrastre, arrastre y salvamento y su equipamiento, usados, nuevos o que ingresen por primera vez a los servicios de arrastre, y arrastre y salvamento.

3. Referencias

Para la correcta aplicación de la presente Norma es necesario consultar:

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.

4. Definiciones

Para los propósitos de la presente Norma Oficial Mexicana, se establecen las siguientes definiciones:

4.1 Equipo de arrastre.

Equipo indispensable con el que deberán contar los vehículos tipo grúa para el arrastre de vehículos, rodando sobre sus llantas o sin rodar y que de acuerdo a sus características pueden efectuar el traslado de los mismos.

...

4.5 Capacidad de un vehículo tipo grúa.

Número máximo de vehículos que un vehículo tipo grúa puede arrastrar y/o trasladar con seguridad.

...

6. Clasificación

Para los efectos de la presente Norma, los vehículos tipo grúa se clasifican de acuerdo al contenido de la Tabla 1, y la Tabla 2, siendo esta clasificación enunciativa más no limitativa, para dar apertura a nuevas tecnologías.

Tabla 1. Para grúas de pluma de arrastre o arrastre y salvamento

TIPO	PESO VEHICULAR MINIMO DEL CHASIS CABINA	CLASE DE EQUIPO DEGRUA	CAPACIDAD ARRASTRE DE VEHICULOS	CUYO PESO BRUTOVEHICULAR NO EXCEDAN DE:
A	2300 kg	P o PW o W	Uno	3500 kg
B	3500 kg	P o PW o W	Uno	De 3501 a 6000 kg
C	4300 kg	P o PW o PU o U y T	Uno	De 6001 a 12000 kg
D	7500 kg	P o PU o U	Uno	De 12001 a 25000 kg

Tabla 2. Para grúas tipo plataforma de arrastre o arrastre y salvamento

TIPO	PESO VEHICULAR MINIMO DEL CHASISCABINA	CLASE DE EQUIPO DE GRUA	CAPACIDAD ARRASTRE DE VEHICULOS	CUYO PESO BRUTOVEHICULAR NO EXCEDAN DE:
A	2300 kg	PL o PL-W	DOS: Un vehículo en plataforma y otro arrastrando	3500 kg
B	3500 kg	PL o PL-W	DOS: Un vehículo en plataforma y otro arrastrando.	De 3501 a 4000 kg
C	4300 kg	PL o PL-W o PL-U	CUATRO:	De 4001 a 10000 kg

	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>o PL-PLS</td> <td>Hasta tres vehículos en plataforma y otro arrastrando.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>7500 kg</td> <td>PL o PL y W o PL-U o PL y PLS</td> <td>CUATRO: Hasta tres vehículos en plataforma y otro arrastrando.</td> <td>De 10001 a 25000 kg</td> </tr> </table>			o PL-PLS	Hasta tres vehículos en plataforma y otro arrastrando.		D	7500 kg	PL o PL y W o PL-U o PL y PLS	CUATRO: Hasta tres vehículos en plataforma y otro arrastrando.	De 10001 a 25000 kg	<p>Como se podrá apreciar por el órgano regulador, la NOM-053-SCT-2-2010 no contempla la configuración vehicular de las, Cuatricuernas, Mancuernas y Tricuernas pese a que está referenciada a la norma de pesos y dimensiones, por lo que ésta ha quedado desfasada de este elemento tecnológico que ya incorpora la NOM-012-SCT-2-2014 vigente, en perjuicio de Grúas Kings SA de CV y de los prestadores del servicio de arrastre, <u>situación regulatoria que es necesario corregir para efecto de permitir</u> que los permisionarios del servicio de arrastre y concretamente Grúas Kings SA de CV, puedan llevar a cabo el arrastre de los vehículos usados o descompuestos utilizando la figura de las Cuatricuernas, Mancuernas y Tricuernas, previamente acopladas, por parte de las empresas autorizadas, esto en cumplimiento a su objeto social y su permiso que les permite el arrastre de todo tipo de vehículos.</p> <p>Por lo anterior, distinguida Subsecretaria y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, Grúas Kings SA de CV, atentamente y respetuosamente le solicita:</p> <p>Se modifique el anteproyecto denominado “Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, 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 el 7 de junio de 2017 para que se modifiquen los numeral 4 y 6.5.1 y se adicione el numeral 6.6 para quedar como sigue:</p> <p>(Las propuestas se marcan en negritas)</p> <p>4.- Definiciones</p> <p>Para efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se entenderá por:</p> <p>Cuatricuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión, tractocamión o Grúa tipo D (underlift) que, mediante tres mecanismos de articulación, arrastra tres camiones o tractocamiones nuevos, o que estando dentro de su garantía, requieren ser trasladados a los talleres asignados por los distribuidores o aseguradoras.</p>	
		o PL-PLS	Hasta tres vehículos en plataforma y otro arrastrando.										
D	7500 kg	PL o PL y W o PL-U o PL y PLS	CUATRO: Hasta tres vehículos en plataforma y otro arrastrando.	De 10001 a 25000 kg									
	<p>Mancuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión, tractocamión o Grúa tipo D (underlift) que, mediante un mecanismo de articulación, arrastra un camión o tractocamión, nuevo, o que estando dentro de su garantía, requieren ser trasladados a los talleres asignados por los distribuidores o aseguradoras.</p> <p>...</p> <p>Tricuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión o Grúa tipo D (underlift), que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o Tractocamiones, nuevos o que estando dentro de su garantía, requieren ser trasladados a los talleres asignados por los distribuidores o aseguradoras.</p> <p>...</p> <p>6.5 Vehículos y configuraciones especiales</p> <p>6.5.1 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, y el arrastre de camiones o tractocamiones que estando sobre sus propias ruedas y dentro de su garantía, requieren ser trasladados a los talleres asignados por los distribuidores o aseguradoras por caminos tipo “ET” y “A”.</p>												

	<p>6.6 Los permisionarios del servicio de arrastre que trasladen configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, deberán realizar únicamente el arrastre de las configuraciones previamente acopladas por parte de las empresas a que se refieren los numerales 6.5, 6.5.1, 6.5.1.1, 6.5.1.1.1, 6.5.1.1.2, 6.5.1.1.3, 6.5.1.1.4, 6.5.1.2, 6.5.1.2.1, 6.5.1.2.2, 6.5.1.2.3, 6.5.1.2.4, 6.5.1.2.5, 6.5.1.2.6, 6.5.1.2.7, 6.5.1.2.8, 6.5.1.2.9, 6.5.1.2.10, 6.5.1.2.11, 6.5.1.2.12, 6.5.1.2.13, 6.5.1.2.14, 6.5.1.2.15 y 6.5.1.2.16 de la presente norma.</p> <p>La modificación que se propone, permitiría que los permisionarios del servicio de arrastre presten sus servicios utilizando la configuración vehicular de Mancuerna, Tricuerna y Cuatricuerna para el traslado de camiones o tractocamiones en condiciones de eficiencia y seguridad lo que propiciará una mayor apertura en la prestación de servicios en beneficio del usuario o consumidor.</p>	
<p>Miguel H. Elizalde Lizarraga Presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C.</p>	<p>Respecto al Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana "PROY-NOM-012-SCT-2-2017, 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 18 de mayo del presente año y sobre el cual me permito presentar las siguientes propuestas de cambio:</p> <p>Dice:</p> <p>4.15 Frenos libres de fricción (freno auxiliar): Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>4.15 Frenos libres de fricción Freno auxiliar: Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz.</p> <p>Los elementos pueden variar dependiendo del diseño del fabricante.</p> <p>Justificación</p> <p>El sistema de frenado no necesariamente parte de la operación de los componentes en el que no interviene la fricción.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>Dice:</p> <p>4.42 Vehículo vocacional y bomba inyectora: 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.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>4.43 Vehículo vocacional y bomba inyectora: 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.</p> <p>Justificación:</p> <p>Desplazamiento de los numerales por el anterior de este documento.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>Dice:</p> <p>5.2.6. Los autobuses, camiones unitarios (C) y tractocamiones deberán contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>5.2.6. Los autobuses, camiones unitarios (C) y tractocamiones a partir de un peso bruto vehicular de 7,257 Kgs. deberán contar con freno auxiliar. de motor o retardador o freno libre de fricción auxiliar.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>Una vez revisada las condiciones de fabricación de los vehículos de peso bruto vehicular menor, se identificó que en general dado que son vehículos ligeros no son equipados con dichos dispositivos por ser en exceso robustos para estos vehículos.</p>

	<p>Justificación:</p> <p>El desempeño de los vehículos con PBV menor a 7.2 toneladas, son seguros durante su operación conforme a diseño del fabricante, garantizando que puede operarse sin la necesidad del freno auxiliar.</p>	
	<p>Dice:</p> <p>5.2.8. Los autobuses, camiones unitarios, así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en todos sus ejes excepto el direccional.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>5.2.8. Los autobuses, camiones unitarios, así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) con peso bruto vehicular superior a 7,257 Kgs. deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en todos sus ejes excepto el direccional.</p> <p>Los autobuses, con peso bruto vehicular superior a 7,257 Kgs. deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en los ejes tractivos.</p> <p>Justificación:</p> <p>El diseño del eje auxiliar no permite la instalación del dispositivo, en ninguna aplicación o segmento.</p> <p>Se separa en dos partes el numeral para dar más claridad en la aplicación.</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Una vez revisada las condiciones de fabricación de los vehículos de peso bruto vehicular menor, se identificó que en general dado que son vehículos ligeros no son equipados con dichos dispositivos por ser en exceso robustos para estos vehículos, determinándose el siguiente texto:</p> <p>5.2.8. Los camiones unitarios, así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en todos sus ejes excepto el direccional, cuando así esté equipado.</p> <p>Los autobuses deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en los ejes tractivos, cuando así esté equipado.</p>
	<p>Dice:</p> <p>6.1.2.2.3 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 (guardafangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>6.1.2.2.3 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 (guardafangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos.</p> <p>Para los vehículos con configuración cabina sobre motor, podrán utilizar espejos auxiliares conforme al diseño de fabricante.</p> <p>Justificación:</p> <p>Los vehículos fabricados con diseño cabina sobre motor, a la falta de un frente convencional (trompudos), no cuentan con espacio en donde se puedan colocar los espejos, lo que deriva en condiciones diferentes que generan infracciones de parte de la Policía Federal, debido a que lo interpreta como una violación a la norma.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>Dice:</p> <p>6.1.2.2.7 El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad, a través de la computadora del vehículo, a efecto de que se restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr. No obstante lo anterior, deberán observarse 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.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>

	<p>Debe Decir:</p> <p>6.1.2.2.7 El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad, a través de la computadora del motor vehículo, a efecto de que se restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr. No obstante lo anterior, deberán observarse 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.</p> <p>Justificación:</p> <p>La computadora que restringe la velocidad máxima de manejo está controlada con el motor, no con el vehículo en general.</p>	
	<p>Dice:</p> <p>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 que podrán sobresalir como máximo 20 cm a cada lado, ni los elementos, y aditamentos para el aseguramiento y protección de la carga lateral (lonas, cortinas, cinchos y cadenas), que podrán sobresalir como máximo 8 cm de cada lado.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>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 que podrán sobresalir como máximo 20 cm a cada lado, ni los elementos, y aditamentos para el aseguramiento y protección de la carga lateral (lonas, cortinas, cinchos y cadenas), que podrán sobresalir como máximo 8 cm de cada lado. Para los vehículos con configuración cabina sobre motor, la distancia máxima que podrán sobre salir los espejos retrovisores, estará limitada al ancho total de la unidad.</p> <p>Justificación:</p> <p>Los vehículos fabricados con diseño cabina sobre motor, a la falta de un frente convencional (trompudos), no cuentan con espacio en donde se puedan colocar los espejos, sin exceder la dimensión máxima permitida por la autoridad.</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Se determina la siguiente redacción:</p> <p>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 que podrán sobresalir como máximo 20 cm a cada lado, ni los elementos, y aditamentos para el aseguramiento y protección de la carga lateral (lonas, cortinas, cinchos y cadenas), que podrán sobresalir como máximo 8 cm de cada lado. Exclusivamente para el caso de los vehículos con configuración cabina sobre motor, el ancho máximo, incluyendo los espejos, no deberá rebasar los 3,00 m.</p>
	<p>Dice:</p> <p>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 o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable:</p> <p>I. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A".</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p> <p>Debe Decir:</p> <p>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</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Se determina mantener que únicamente el usuario o bien, el transportista de carga consolidada, serán quienes podrán solicitar la autorización especial por caso de conectividad; tal como se establece en la Norma vigente. Lo anterior evita que se convierta como un elemento de competencia entre permisionarios, da la opción al usuario de escoger y contratar con mayor libertad al permisionario que mejor convenga a sus intereses, identifica el usuario sus responsabilidades de cumplimiento y las corresponsabilidades asociadas que eventualmente le apliquen inhibiendo sobrecargar las unidades, asume el usuario su responsabilidad de instalar su planta productora o centro logístico que implique la utilización de un camino de menor clasificación.</p>

	<p>cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable:</p> <p>I. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A".</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p> <p>Justificación: El esquema de traslado de unidades es responsabilidad del transportista determinar las rutas que utilizará para tal efecto.</p>	
	<p>Dice: 6.5.1 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos tipo "ET" y "A".</p> <p>Debe Decir: 6.5.1 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos tipo "ET" y "A".</p> <p>Justificación: Estas configuraciones requieren circular en caminos de menor clasificación debido a la logística de traslado de vehículos nuevos. Estas configuraciones son seguras debido a que cuentan con los puntos de articulación necesarios y deberán ser autorizados bajo el esquema de "Permiso de Conectividad"</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>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.</p> <p>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</p>

	<p>Dice:</p> <p>6.5.1.1 Las empresas que realicen la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, deberán:</p> <p>6.5.1.1.1 Registrarse ante la Secretaría.</p> <p>6.5.1.1.2 Demostrar que cuenta con el equipo técnico y el personal capacitado para el ensamble seguro de estas configuraciones.</p> <p>6.5.1.1.3 Notificar a la Secretaría las rutas a utilizar para este tipo de transporte.</p> <p>6.5.1.1.4 Informar sobre los traslados realizados con este esquema, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.</p> <p>6.5.1.1.5 La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, en el ámbito de sus atribuciones, podrá verificar en todo momento el cumplimiento de las disposiciones señaladas.</p> <p>6.5.1.1.6 Las disposiciones establecidas en los numerales 6.5.1.1.1 al 6.5.1.1.5. No son aplicables a los vehículos con placas de traslado, que no estén contemplados en el presente Proyecto Norma.</p>	<p>algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Se conservará el texto original ya que en los términos propuestos no se agrega mayor claridad a la especificación.</p>
	<p>Debe Decir:</p> <p>6.5.1.1 Las empresas que realicen la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, deberán:</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>6.5.1.1.6 Las disposiciones establecidas en la presente norma los numerales 6.5.1.1.1 al 6.5.1.1.5. No son aplicables a los vehículos con placas de traslado, que no estén contemplados en el presente Proyecto Norma.</p> <p>Justificación.</p> <p>Se refiere a la exclusión de los vehículos que porten placas de traslado, no apliquen a la NOM-012.</p> <p>Los términos de aplicabilidad de estas placas será determinado por la Secretaria bajo otro esquema (Reglamento, permiso, etc).</p> <p>Dice:</p> <p>6.5.1.2 En el acoplamiento de las unidades vehiculares que conformen estas configuraciones, y durante su circulación por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir:</p> <p>6.5.1.2.1 Con el peso máximo autorizado por tipo de eje y camino señalado en la TABLA A-1 de esta Norma.</p> <p>6.5.1.2.2 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>6.5.1.2.3 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</p> <p>6.5.1.2.4 Con el largo máximo autorizado de hasta 31,0 m.</p> <p>6.5.1.2.5 Con un equipo de acoplamiento y montaje adecuado que garantice la seguridad durante su circulación en las carreteras.</p> <p>6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento.</p> <p>6.5.1.2.7 Con la instalación de Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente Posterior, así como luces demarcadoras y de frenado en el último vehículo de la configuración.</p> <p>...</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Se adecuará el numeral 6.5.1.2.6 en los términos propuestos por el promovente.</p> <p>Por otro lado, 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</p>

	<p>6.5.1.2.15 Estas configuraciones vehiculares no podrán circular por caminos tipo “B”, “C” o “D”, aun presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma.</p> <p>...</p> <p>Debe Decir:</p> <p>6.5.1.2 En el acoplamiento de las unidades vehiculares que conformen estas configuraciones, y durante su circulación por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir:</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>“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.</p> <p>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.</p>
	<p>6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento a excepción del último vehículo cuando el eje que esté en contacto con la superficie sea el direccional.</p> <p>...</p> <p>6.5.1.2.15 Estas configuraciones vehiculares no podrán circular por caminos tipo “B”, “C” o “D”, aún presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma</p> <p>Justificación.</p> <p>El traslado de unidades considera que la última unidad puede ser colocada en sentido inverso a la unidad motora o de jale, es decir que la unidad arrastrada estaría tocando el piso de rodadura con la tracción delantera o de dirección (ver CFR 49.393.71)</p> <p>Los fabricantes de vehículos pesados que trasladan a su destino, que utiliza las configuraciones de mancuerna, tricuernas y cuatricuernas eventualmente requiere de los permisos de conectividad en cuestión.</p>	
	<p>Dice:</p> <p>6.5.2.2.1 El vehículo vocacional de 3 ejes deberá contar con un eje delantero (direccional) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p> <p>6.5.2.2.1.1 Para el eje direccional se autoriza un peso máximo de 9,0 t. y hasta 22,0 t. en el eje motriz doble o tándem.</p> <p>6.5.2.2.1.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 31,0 t.</p> <p>6.5.2.2.1.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>6.5.2.2.1.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</p> <p>6.5.2.2.1.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.</p> <p>6.5.2.2.1.6 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</p> <p>6.5.2.2.1.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.</p> <p>6.5.2.2.1.8 Circular con las luces encendidas permanentemente.</p> <p>6.5.2.2.1.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</p> <p>6.5.2.2.1.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>6.5.2.2.1 El vehículo vocacional de 3 ejes deberá contar con un eje delantero (direccional) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p> <p>6.5.2.2.1.1 Para el eje direccional se autoriza un peso máximo de 9,0 t. y hasta 22,0 24.0 t. en el eje motriz doble o tándem.</p> <p>6.5.2.2.1.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 31,0 33.0 t.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>De conformidad con el análisis de los coeficientes de daño que se causan a diferentes profundidades del pavimento, conforme al criterio del Instituto de Ingeniería de la UNAM, el coeficiente de daño obtenido con el peso bruto vehicular propuesto de 33 toneladas, aumenta el daño a los pavimentos hasta un 113%.</p>

	<p>6.5.2.2.1.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>6.5.2.2.1.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</p> <p>6.5.2.2.1.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.</p> <p>6.5.2.2.1.6 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</p> <p>6.5.2.2.1.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.</p> <p>6.5.2.2.1.8 Circular con las luces encendidas permanentemente.</p> <p>6.5.2.2.1.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</p> <p>6.5.2.2.1.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a la capacidad del eje 5,0 t., cada una.</p>	
	<p>Justificación</p> <p>Los vehículos que corresponden a este segmento pueden tener diversas maneras de construcción, tanto con frente convencional (trompudo) como el motor sobre cabina (cab over).</p> <p>Para los vehículos en esta configuración, los vehículos cab over permiten una mejor distribución del peso de la carga transportada, ya que el eje delantero está más próximo al extremo de la “olla mezcladora”.</p> <p>Lo anterior aunado a un peso en el eje delantero más ligero, permitiendo incrementar la carga sin exceder el peso Bruto vehicular (PBV).</p>	
	<p>Decir:</p> <p>6.5.2.2.2 El vehículo vocacional de 4 ejes, deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p> <p>6.5.2.2.2.1 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.</p> <p>6.5.2.2.2.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 40,0 t.</p> <p>6.5.2.2.2.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>...</p> <p>6.5.2.2.2.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.</p> <p>Debe Decir:</p> <p>6.5.2.2.2 El vehículo vocacional de 4 ejes, deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p> <p>6.5.2.2.2.1 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 24.0 t. en el eje motriz doble o tándem.</p> <p>6.5.2.2.2.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 40,0 44.0 t.</p> <p>6.5.2.2.2.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>...</p> <p>6.5.2.2.2.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a la capacidad del eje 5,0 t., cada una.</p> <p>Justificación.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>De conformidad con el análisis de los coeficientes de daño que se causan a diferentes profundidades del pavimento, conforme al criterio del Instituto de Ingeniería de la UNAM, el coeficiente de daño obtenido con el peso bruto vehicular propuesto de 33 toneladas, aumenta el daño a los pavimentos hasta un 113%.</p>

	<p>Los vehículos que corresponden a este segmento pueden tener diversas maneras de construcción, tanto con frente convencional (trompudo) como el motor sobre cabina (cab over).</p> <p>Para los vehículos en esta configuración, los vehículos cab over permiten una mejor distribución del peso de la carga transportada, ya que el eje delantero está más próximo al extremo de la “olla mezcladora”.</p> <p>Lo anterior aunado a un peso en el eje delantero más ligero permitiendo incrementar la carga sin exceder el peso Bruto vehicular (PBV).</p>	
	<p>Dice:</p> <p>7.1.1 De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio y en consecuencia los fabricantes, reconstructores e importadores de las unidades de autotransporte a que se refiere esta Norma, en la constancia de capacidad y dimensiones o de peso y dimensiones, que establece el reglamento y norma correspondiente, deberán indicar el peso y dimensiones que autoriza esta Norma para la unidad vehicular en cuestión, sin que éste sea mayor que el de diseño de la unidad vehicular.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Nuevo</p> <p>Debe Decir:</p> <p>7.1.1 De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Para los vehículos en proceso de exportación y en tránsito para su traslado de la planta productora al puerto de embarque o frontera, mismas que circularán fuera del territorio Nacional, para la presente norma no aplica.</p> <p>Justificación:</p> <p>Estos son vehículos para exportación a Estados Unidos y Canadá únicamente, por lo que no estarán en circulación en territorio Nacional.</p> <p>El proceso de traslado se hace por carreteras ET y A las cuales son las más anchas en territorio m mexicano por lo que no representan un riesgo para las personas y vehículos que circulan en los caminos de jurisdicción federal.</p> <p>Estos vehículos cumplen al 100% la regulación americana y canadiense.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El Objetivo y Campo de Aplicación del Proyecto de Norma establece: 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 vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento; por lo que no resulta dable otorgar una exención a vehículos.</p>
	<p>Dice:</p> <p>QUINTA.- Las especificaciones a que se hace referencia en los numerales 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9 y 5.2.10, serán exigibles para aquellos autobuses, camiones unitarios (C), así como los vehículos de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S), cuyo año de fabricación sea 2019 o posterior</p> <p>Debe Decir:</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>La redacción propuesta abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>

QUINTO.- Las especificaciones a que se hace referencia en los numerales 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9 y 5.2.10, serán exigibles para aquellos autobuses, camiones unitarios (C), así como los vehículos de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) **fabricados en territorio nacional o vehículos importados que se registren por primera vez en el Servicio de Autotransporte Federal o Transporte Privado a partir del 1 de enero de 2019.**

Justificación.

Consideramos que la redacción propuesta da más claridad de la fecha cuando se cumplirá con lo señalado en el artículo transitorio.

Es necesario que las exigencias señaladas en el numeral apliquen de la misma manera a los vehículos que ingresen por primera vez a la DGAF al adquirirse como vehículos nuevos o usados de importación.

TABLA A-1
PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (t)





CONFIGURACIÓN DE EJES	VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO			
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
 SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,5 7,5	6,0 6,5	5,50 6,00	5,00 5,5
 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00
 MOTRIZ DOBLE TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,5 18	13,00 15,00	13,00 14,00	11,00 13,00
 MOTRIZ DOBLE TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50

Tabla B1

PESO BRUTO VEHICULAR AUTORIZADO POR CLASE DE VEHICULO Y CAMINO

VEHÍCULO	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	19,0 20,0	16,5 17,0	14,5 15,0	13,0 13,5
B3	3	8	24,0 25,5	19,0 22,5	17,0 20,0	16,0 18,5
B3	3	10	27,5 28,5	23,0 23,5	20,0 20,5	18,5 19,0
B4	4	10 - 12	30,5	25,0	22,5	21,0

NO PROCEDENTE

La propuesta de incremento del peso autorizado en las Tablas A-1 y B-1 para las diferentes configuraciones de ejes y vehículos tipo autobús, no presenta justificación que abone a la seguridad en la aplicación y supervisión del Proyecto de Norma, por lo tanto, no es procedente. Se resalta que el peso señalado en las Tablas A-1 y B-1 corresponden a Peso Bruto Vehicular, no así a Peso Vehicular, por lo que las modificaciones al vehículo que implique un mayor peso no justifica la modificación al Peso Bruto Vehicular y sí en cambio reflejaría un impacto en la infraestructura carretera, y en la seguridad de circulación del vehículo.

	<p>B2, B3.- Son los pesos reales y el incremento derivado de las nuevas tecnologías de emisiones (NOM-044).</p> <p>B4.- Por diseño actualizado</p> <p>Los ejes traseros y Cab-Over delanteros incrementaran aprox. 600 kgs. por tecnología de emisiones</p> <p style="text-align: center;">TRACTOCAMION SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)</th> <th style="width: 5%;">CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)</th> <th style="width: 5%;">MOTOR ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)</th> <th style="width: 5%;">TORQUE MÍNIMO (T) (lb-pie)</th> <th style="width: 5%;">CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)</th> <th style="width: 5%;">FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)</th> <th style="width: 5%;">CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD</th> <th style="width: 5%;">SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENSOS (T, S y R)</th> <th style="width: 5%;">SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO))(T, S y R)</th> <th style="width: 5%;">CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL</th> <th style="width: 5%;">DISPOSITIVO REGULADOR DE LA VELOCIDAD</th> <th style="width: 5%;">CINTAS RETROREFLEJANTES DE CONFORMIDAD CON LA NOM-035-SCT-2 Y NOM-068-SCT-2 VIGENTES O LA QUE LA SUSTITUYA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>T2-S1-R2</td><td>✓</td><td>350</td><td>1 250</td><td>30 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T2-S2-R2</td><td>✓</td><td>350</td><td>1 250</td><td>30 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T2-S1-R3</td><td>✓</td><td>370</td><td>1 250</td><td>30 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T3-S1-R2</td><td>✓</td><td>370</td><td>1 250</td><td>40 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T3-S1-R3</td><td>✓</td><td>400</td><td>1 650</td><td>44 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T3-S2-R2</td><td>✓</td><td>400</td><td>1 650</td><td>44 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T3-S2-R4</td><td>✓</td><td>430</td><td>1 650</td><td>46 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T3-S2-R3</td><td>✓</td><td>430</td><td>1 650</td><td>44 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T3-S3-S2</td><td>✓</td><td>400</td><td>1 650</td><td>44 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T2-S2-S2</td><td>✓</td><td>370</td><td>1 250</td><td>30 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr><td>T3-S2-S2</td><td>✓</td><td>400</td><td>1 650</td><td>44 000</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Dentro de la NOM-068 ya se incluye la NOM-035, sería redundante.</p>	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 FRENSOS (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	DISPOSITIVO REGULADOR DE LA VELOCIDAD	CINTAS RETROREFLEJANTES DE CONFORMIDAD CON LA NOM-035-SCT-2 Y NOM-068-SCT-2 VIGENTES O LA QUE LA SUSTITUYA	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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
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 FRENSOS (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	DISPOSITIVO REGULADOR DE LA VELOCIDAD	CINTAS RETROREFLEJANTES DE CONFORMIDAD CON LA NOM-035-SCT-2 Y NOM-068-SCT-2 VIGENTES O LA QUE LA SUSTITUYA																																																																																																																																							
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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓																																																																																																																																							
CONFEDERACIÓN	En referencia a los trabajos de revisión de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2014 y atendiendo a la propuesta de	NO PROCEDENTE																																																																																																																																																

<p>NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS. A. C. (CONATRAM)</p>	<p>modificación que presento la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>A continuación, me permito enviarle nuestros comentarios:</p> <p>Numeral 6.1.2.1.1 de la NOM-012-SCT-2014, claramente establece que 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, sin embargo, en el mismo numeral 6.1.2.1.1 de la propuesta de modificación a la NOM-012-SCT-2-2017 modifica parte del contenido del texto al proponer de las configuraciones de tractocamión doblemente articulado “previa autorización expresa emitida por la secretaria” únicamente podrán circular en caminos “ET” y “A” y lo más riesgoso cambian a “y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación, con el mismo peso”.</p> <p>Como se puede observar dolosa e irresponsablemente eliminan el que “por excepción podrán circular en carretas tipo “B” con el mismo peso de “ET” y “A” y lo cambian a “y por excepción podrán circular en caminos de menor clasificación con el mismo peso de “ET” y “A” permitiendo con ello la libre circulación de los tractocamiones doblemente articulados por cualquier carretera ya sea “ET”, “A”, “B”, “C” o “D”. Este cambio es gravísimo, atenta contra la seguridad de los usuarios carreteros, es criminal, por ningún motivo se puede aceptar.</p> <p>Desde este punto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes escudándose en recomendaciones, de un grupo de profesionistas y que los eleva al grado de “expertos”, para apoyarse en ellos y dar recomendaciones a modo, según se ha visto, en toda esta lucha por la seguridad vial, que CONATRAM ha venido llevando a cabo, en favor de la sociedad.</p>	<p>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, y se determina mantener el texto del Proyecto de Norma mismo que otorga mayor claridad respecto al texto que se tiene en la Norma vigente.</p>
	<p>Referente al numeral 6.4 de la Norma, casos de conectividad para vehículos de carga:</p> <p>Para el Punto No. I.- No estamos de acuerdo en el que el transportista se le otorgue la autorización especial de conectividad, consideramos debe prevalecer la autorización únicamente al usuario cuando se trate de carro por entero y al transportista de carga consolidada.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>El Proyecto de Norma sólo permite que el usuario o transportista de carga consolidada se le otorgue autorización de conectividad.</p>
	<p>a) Para el caso de conectividad para entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complementa en su mayoría por caminos tipo “ET” y “A” sólo y exclusivamente se les podrá otorgar autorización especial de conectividad en caminos tipo “B” y con un máximo de hasta 50 km y no se pretende aperturarlo a que los camiones doblemente articulados puedan circular por cualquier tipo de camino como “ET”, “A”, “B”, “C” y “D”, considerando siempre los elementos como son la invasión de carril, pendientes ascendentes y descendentes tomando en cuenta los grados de curvatura, calzada y corona, en carreteras tipo “B”, “C” y “D”.</p> <p>Cabe mencionar que estas carreteras tipo “C” y “D” no fueron construidas para soportar cargas de 80 ó 100 toneladas, no tienen señalética, muchas de ellas eran caminos de terracería, y que hoy se pavimentaron; sus puentes se colapsarían con el peso de un full, tal parece ser, lo que tanto hemos dicho, que para la SCT, primero es proteger los intereses económicos de sus grandes amigos, que el compromiso que tienen con la sociedad del “respeto a la vida” ha sido puro rollo.</p> <p>Es obligado frenar este genocidio de la SCT, no sea la que esté provocando la anarquía en el transporte, debe ser la primera obligada a respetar y sujetarse a lo que establecen las Tablas B-2 y C-2 de la norma referente al peso y dimensiones donde se determinan las diferentes configuraciones y tipos de caminos por donde obligadamente deberán de circular con sus respectivos pesos y dimensiones y no a través de una autorización a modo denominada “previa autorización expresa emitida por la Secretaría”, esto no es como dice el Secretario Gerardo Ruiz Esparza que es para cubrir una necesidad de abasto, toda vez que anteriormente no existía la configuración del doble remolque, por lo contrario con estas medidas lo que se pretende es satisfacer la necesidad de unos cuantos. En este caso se entenderá que la misma SCT es la primera en violar la Norma Oficial Mexicana (NOM-012-SCT-2-2014) al otorgar una autorización en donde la propia norma no la autoriza, pues para ello existe la clasificación de las carreteras que están acorde a sus condiciones geométricas y su grado de seguridad, las cuales están a cargo de la Dirección General de Servicios Técnicos dependiente de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT.</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>La Norma Oficial Mexicana vigente NOM-012-SCT-2-2014, para el supuesto de conectividad de utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia no restringe a un tipo de camino específico, como sí sucede para el supuesto utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje. Y para el Proyecto de Norma prevalece tal condición, así como también prevalece que para ambos supuestos se estará al 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.</p>
	<p style="text-align: center;">TABLA B-2</p> <p style="text-align: center;">PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO</p>	<p>No obstante, se agrega un séptimo párrafo a la fracción I del numeral 6.4.1.1, para quedar como sigue:</p>

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	24,0	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
NA- No Autorizado						

La planta productora o centro logístico y/o de transferencia deberá estar en funcionamiento previo a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana.

TABLA C-2


LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO O	NÚMERO	NÚMERO	LARGO TOTAL (m)
------------	--------	--------	-----------------

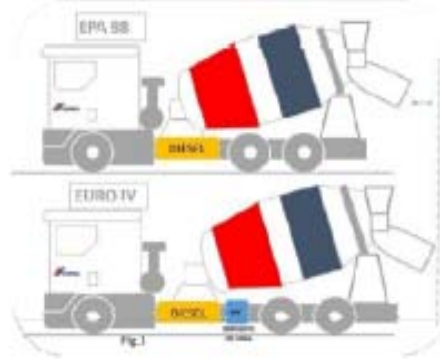
CONFIGURACIÓN VEHICULAR	DE EJES	DE LLANTAS	ET y A	B	C	D
C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5
C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA
C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA
C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA
C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA
T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	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						
b) Para el caso número IV, estamos totalmente de acuerdo con su propuesta ya que esta corresponsabilidad del usuario es justamente por cuestión de autorización especial de conectividad, en los casos que proceda la autorización.				NO PROCEDENTE El comentario presentado no plantea modificación específica a algún numeral del Proyecto de Norma.		
Que lamentable es que los verdaderos expertos que tiene la SCT como es el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), y desde luego el 2°. Estudio que solicitaron a la Universidad de Transporte de Texas (TTI), el cual no recomienda el doble				NO PROCEDENTE Respecto al estudio del ITT, es importante		

	<p>remolque, así como hace ver que la suspensión neumática, en nada favorece para autorizar las 9 toneladas a un doble remolque otorgándole 1.5 ton. en cada eje motriz y 1 ton. en cada eje de carga, (*Se anexa copia del Estudio del TTI).</p> <p>¿Por qué el Secretario Ruiz Esparza no tomó en cuenta ambos estudios, tanto del IMT, como del TTI? Cualquier persona que tenga dos dedos en frente, se dará cuenta de que existe una clara protección a las grandes empresas extranjeras y nacionales como Walmart, Sam's Club, Costco, empresas cerveceras, refresqueras, cementeras, por mencionar algunas. ¿A cambio de qué?</p> <p>En cuanto a la suspensión neumática y mecánica (de muelles) no estamos de acuerdo en que la configuración del tractocamión con doble remolque que no cuente con suspensión neumática y tenga instalada suspensión mecánica de muelles, no se le permita cargar igual que la neumática con las 75.5 Ton., el beneficio del incremento en peso tiene que ser para los dos tipos de suspensión, toda vez que la configuración cumple con todos los demás elementos de seguridad que exige la NOM-012, toda vez que la misma SCT da el mismo beneficio en camiones y tractores articulados, lo cual se ve que la decisión que ha tomado la Subsecretaría de Transportes es totalmente caprichosa.</p>	<p>señalar que éste tuvo como finalidad analizar el impacto a la infraestructura, si se incrementaba 6 toneladas el peso bruto vehicular de la configuración doblemente articulada T3-S2-R4 de 75.5 a 81.5 y no por el incremento de peso en 1.5 ton. en cada eje motriz y 1 ton. en cada eje de carga.</p> <p>Asimismo, los expertos del IMT señalan que, en cuanto a la estabilidad en curva de los vehículos de transporte de carga, se estima que la suspensión neumática incrementa el límite de estabilidad en un 10% respecto de la suspensión mecánica. Así, una curva que tiene una velocidad límite de 80 Km/h para suspensión mecánica, la velocidad límite se incrementa a 88 Km/h si el vehículo dispone de suspensión neumática. Por lo tanto, los expertos recomiendan continuar con la promoción de incluir este tipo de tecnologías que ya se encuentran disponibles en la gran mayoría de los vehículos nuevos, sea como con un beneficio en el incremento en el peso o bien, reforzando los programas de renovación de la flota.</p> <p>Es de destacar que uno de los objetivos del Proyecto de Norma, tal como se expuso en la Manifestación de Impacto Regulatorio obedece a que se alcanzó la determinación de incorporar, para todos los tractocamiones doblemente articulados dispositivos de control y seguridad, que en la norma vigente sólo se les requiere a los vehículos diferenciados, entendiéndose estos últimos aquellos que acceden al incremento en el Peso Bruto Vehicular señalado en el numeral 6.1.2.2, de la Norma vigente.</p>
		<p>Es el caso que desde la versión de 1995 se preveía un beneficio para incrementar el peso máximo establecido para todas las configuraciones vehiculares, siempre que se cumpliera con la condición de que los vehículos contaran con suspensión neumática, siendo en ese momento un argumento basado en el hecho de que los vehículos que contaran con este</p>

		<p>equipamiento impactan en menor grado en el daño a la infraestructura. Posteriormente en la NOM 012 publicada el 1 de abril de 2008 se mantuvieron estas condiciones de diferenciación para los fulles y algunos otros aditamentos, como son: Dictamen de condiciones físico mecánicas y de baja emisión de contaminantes vigentes; motor electrónico HP mínimo; torque mínimo; capacidad mínima de los ejes de tracción; freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción; convertidor equipado con doble cadena de seguridad; sistema antibloqueo; suspensión de aire (excepto eje direccional-delantero); cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio), excepto en el eje direccional. En la versión 2014 se adicionó espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería; Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).</p>
		<p>Adicional a lo anterior, obra en expedientes de esta Secretaría respuesta otorgada por la empresa Daimler a la CONATRAM respecto a su consulta relacionada sobre si son o no seguras las unidades con suspensión mecánica, misma que versa como sigue:</p>
		<p>La seguridad de un vehículo es un tema multifactorial y depende entre otras cosas, del mantenimiento que se les proporciona a las unidades. En este sentido la suspensión neumática abona a la seguridad del operario de varias maneras:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Provee un mayor nivel de confort, lo cual se traduce en menos cansancio para el operador. b) Provee una mejor distribución del peso de la carga, lo cual abona a la estabilidad del vehículo.

		<p>c) Es más ligera que su contraparte mecánica, lo cual se traduce en carga útil. Asimismo, es menos rígida lo cual provoca un menor impacto a la superficie de rodamiento.</p>
	<p>El punto No. II, establece que: II.- Se permita la circulación de los vehículos o configuraciones vehiculares en un camino tipo "B", con el peso bruto vehicular autorizado para un camino tipo "ET" y "A", en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 km, previa obtención de la autorización especial de conectividad cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje. *debiendo eliminar la parte final del texto que dice: y den cumplimiento a las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma. En razón que en su primera parte, ya quedaron establecidas las condiciones que se deben cumplir para la circulación en este tipo de caminos y de esta manera no permitir la posibilidad de que las configuraciones T3-S2-R4 (full tráiler) pretendan circular en caminos no autorizados en donde, por sus dimensiones y exceso de peso, no caben generando con ello fatales y lamentables accidentes, siendo la sociedad quien paga las consecuencias con pérdida de vidas, lesionados y daños millonarios que nos cuesta el mantenimiento a la red carretera.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Con el propósito de dar certeza al gobernado, se incluyeron en el Proyecto de regulación las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, a fin de que éstos conozcan las posibles disposiciones que deberán cumplir cuando se les otorgue un permiso de conectividad, en función del tipo de camino por donde soliciten el permiso.</p>
	<p>Así también es importante mencionar que inexplicablemente se adelantó la revisión y modificación a la NOM-012-SCT-2-2014 y por consiguiente su aprobación en reunión extraordinaria efectuada el día 12 de mayo del año en curso, en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNNTT) y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2017, cuando todos sabemos que la vigencia de una Norma Oficial Mexicana es de cinco años y no a los tres años. Lo que la actual NOM-012-SCT-2-2014 establece en su artículo tercero transitorio es que en un plazo de tres años a partir de su entrada en vigor se deberán realizar los estudios para su evaluación, por parte del CCNNTT con miras a su revisión quinquenal.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario presentado no plantea modificación específica a algún numeral del Proyecto de Norma; no obstante, se puntualiza que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que para la modificación de las Normas Oficiales Mexicanas deberá cumplirse con el procedimiento para su elaboración, a partir de su entrada en vigor, siempre y cuando cumplan con dicho procedimiento, como se señala en el último párrafo del Artículo 51.</p> <p><i>ARTÍCULO 51.- Para la modificación de las normas oficiales mexicanas deberá cumplirse con el procedimiento para su elaboración.</i></p> <p>...</p>
<p>Ing. Ernesto Velázquez Reyes Asociación Mexicana de Industria del Concreto Premezclado, A.C. AMIC.</p> <p>Lic. Juan Pablo García Garza Director de Asuntos Corporativos CEMEX</p>	<p style="text-align: center;">Camiones revolvedores FOTON - CEMEX</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Los problemas que ha generado la contaminación ambiental en la actualidad, han obligado a la sociedad y gobiernos a tomar acciones orientadas a la mitigación y combate al cambio climático.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>De conformidad con el análisis de los coeficientes de daño que se causan a diferentes profundidades del pavimento, por el vehículo Foton-CEMEX, conforme al criterio del Instituto de Ingeniería de la UNAM, el coeficiente de daño obtenido con el peso bruto vehicular propuesto de 33 toneladas, aumenta el daño a los pavimentos hasta un 113%.</p>

En este sentido, CEMEX al ser una Empresa Socialmente Responsable, no está exento de estas acciones, siendo las emisiones de gases contaminantes un tema particularmente relevante en la sociedad.



¿Porque los camiones revolvedores CEMEX - Foton son más pesados que los equipos convencionales?

En busca de estar a la vanguardia en el combate al cambio climático, CEMEX ha iniciado la sustitución de su flota vehicular utilizando motores Euro IV.

Dicho motor cuenta con un sistema de reducción catalítica selectiva (SCR) que inyecta una solución a base de urea y agua que reduce los gases contaminantes y las partículas hasta en un 90%.

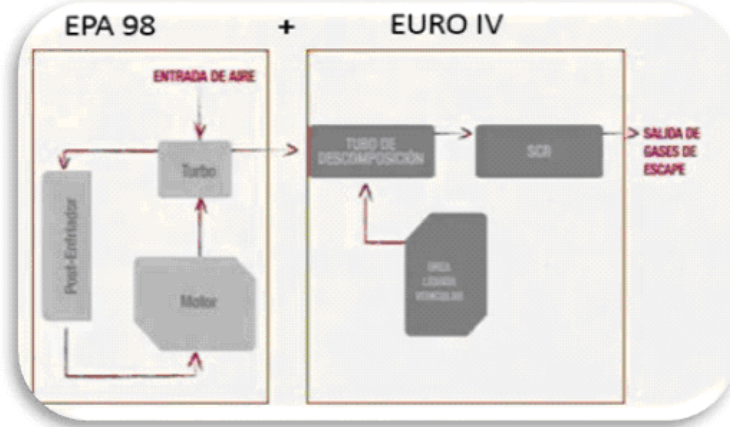
Al tener esta especificación en nuestras unidades, aumenta el número de componentes que ocupa el equipo para operar, teniendo que ser un poco más largo el chasis para dar cabida al depósito de urea y al catalizador. (Fig.1)

Dicho lo anterior, el aumento en el largo del chasis y los componentes adicionales del sistema SCR, incrementan el peso total de la unidad en dos toneladas respecto a los vehículos actuales.

I) Ventajas del uso del Euro IV en comparación con el EPA 98

En los sistemas convencionales con especificación EPA98, los gases de escape salen directamente del turbo al silenciador de escape, mientras que en la especificación Euro IV, los gases que salen del escape del turbo pasan directamente por una serie de componentes donde la solución a base de urea produce una reacción química en el catalizador para formar nitrógeno y vapor de agua, siendo éstos más amigables con el medio ambiente.

En la figura de la izquierda se aprecian los componentes que utilizan los equipos de especificación EPA98 (unidades actuales) y los que se agregan en la especificación Euro IV.



II) Principales ventajas de las unidades Foton en comparación con las unidades convencionales:

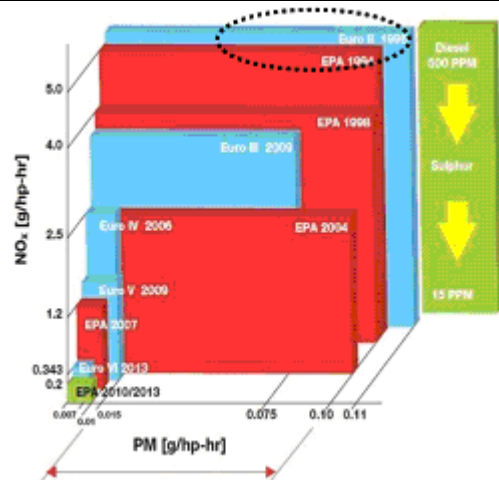
A) Mayor seguridad:

Son unidades diseñadas con los controles de seguridad europeos más estrictos en su clase debido a las estructuras que protegen a los pasajeros en caso de un incidente. Además, cuentan con mayor estabilidad al tener un centro de gravedad más bajo, alineación única del parabrisas y posición elevada del conductor (Cab Over Engine), lo que reduce los puntos ciegos minimizando los riesgos de un posible incidente por falta de visibilidad (atropellamientos).

B) Menor impacto ecológico:

La Certificación Euro IV disminuye en un 90% las partículas emitidas por las unidades que cuentan con certificado EPA 98, excediendo los estándares de calidad actuales en México.

Optimiza al máximo el consumo de combustible puesto que el motor cuenta con un sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) y un convertidor catalítico que reduce al mínimo las emisiones de HC, CO, y NOx, que hasta el momento lo convierte en el más limpio y eficiente del mundo.



III) Especificaciones de los camiones CEMEX – Foton:

Especificación		Detalle
Motor	Modelo	ISG350 Euro IV
	Potencia	344 HP
	Max.Torque (Nm)	1800
	Max.Idle speed torque (Nm)	830
	Max.Idle speed torque (lb-ft)	612
	Max.Engine speed (rpm)	1900
Transmisión	odelo	9JSD200TA
	Loweast ratio	13.96
Diferenciales	Modelo	STEYR double reduction
Llantas	Modelo	315/80R22.5

	Radiator (m)	0.5
	M	512.53
Suspensión trasera	tipo	Muelles
	Capacidad (Lbs)	61223
Eje delantero	Capacidad (Lbs)	16024
	Suspensión	Muelles
Performance Camión	GVW (kg)	33000
	GVW (lb)	72700
	Max. Speed(km/h)	85.62
Sistema Hidráulico	Pump	Rexroth A4VTG90
	Motor	Bosh Rexroth AA2FM90
	Gearbox (Reducer)	ZF P5300(47,200 Lb-Ft)
Tanques de agua	Tipo	Air Pressure
	Volumen (lts)	360
Tambor revoledor	Material	B520JJ
	Mixer Head(Disk) Thickness(mm)	8
	All other mixer wearing segments& fins(mm)	6
	Capacity(M3)	8

Nota: Durante la construcción de las especificaciones de la unidad se eliminaron las escaleras de metal por ambos lados de la olla revoladora y se eligió un juego de canalones ligeros, que incluye, un canalón principal corto y eliminar los canalones auxiliares; lo anterior en búsqueda del menor peso bruto vehicular.

IV) Impacto de las unidades Foton:

A) Distribución de peso por ejes:

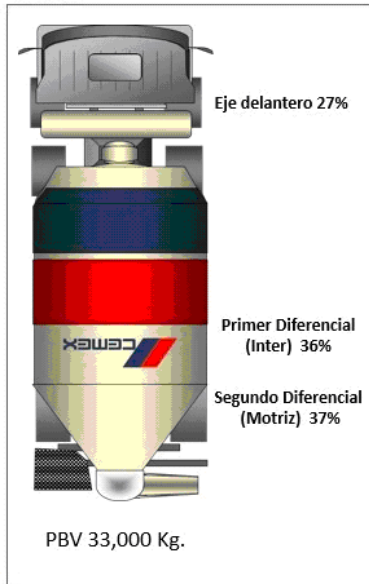
Las dos toneladas extras están cargadas sobre los ejes traseros donde se cuenta con la mayor capacidad de carga

y mayor número de neumáticos; por lo que el impacto en la infraestructura carretera es de 6.5% de peso adicional (2 tons) distribuidas en los 8 neumáticos de la unidad, los cuales pueden cargar hasta un 0.8% de peso adicional cada uno.

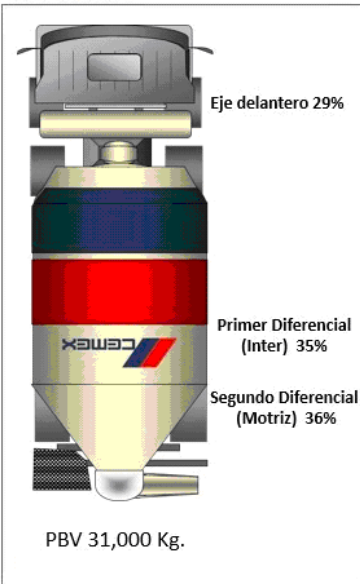
	Foton	Americano	Diferencia
Eje delantero	8.91	8.99	-0.08
Ejes traseros	24.09	22.01	2.08
Suma	33.00	31.00	2.00

*Pesos en toneladas

FOTON



AMERICANO



B) Comparativa de peso en unidades vacías:

*Pesos en toneladas

Foton	Americano

Peso vacío	16.20	14.20
Carga útil	16.80	16.80
Suma	33.00	31.00

Las unidades Foton tienen la misma capacidad volumétrica que los camiones americanos o convencionales.

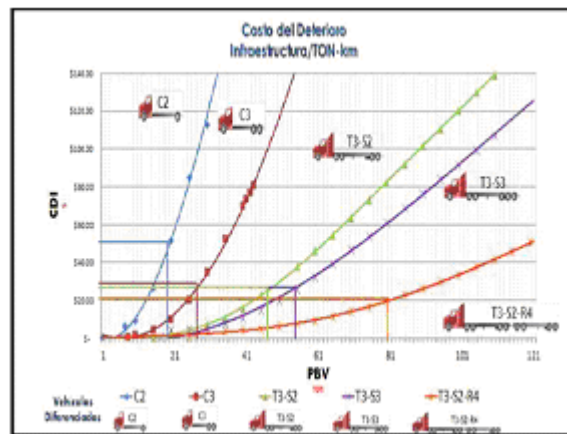
Capacidad volumétrica de 8m³ y carga útil de 7m³.

No existe beneficio en carga útil por el incremento en el peso bruto vehicular entre las unidades americanas o convencionales y los Foton.

C) Impacto económico en la infraestructura carretera:

Con datos del Instituto Mexicano del Transporte, un camión de 31 toneladas generaría un costo en el deterioro de infraestructura de 40 pesos por tonelada-kilometro.

De esta manera, los camiones Foton tendrían un impacto de 43 pesos por tonelada-kilometro, lo que representa sólo un 7.5% adicional en comparación con los vehículos convencionales.



FUENTE: Instituto Mexicano del Transporte

Es de resaltar que los camiones vocacionales únicamente circulan a su máxima capacidad cuando realizan servicios de entrega (viajes de ida), por lo que su regreso con carga es inviable debido a que:

- La obra es un punto de descarga y no un generador de concreto.
- El concreto lleva especificaciones requeridas por cada cliente.

Por lo tanto, el uso de la infraestructura carretera es mínimo debido a que nuestra operación foránea sólo

representa el 8%.

V) Características de la operación de concreto de CEMEX en el mercado:

Con base en información del presente año, nuestras operaciones para entregas de concreto en camión revoledor se distribuyen de la siguiente manera:

- **Operaciones locales** 91.3% (entregas en una ciudad específica y su zona metropolitana).
- **Operaciones foráneas** 8.6% (entregas fuera de la mancha urbana de una ciudad específica).

Dicho lo anterior, nuestras operaciones se realizan prominentemente en el ámbito local y por ende, la circulación de sus unidades.

Por lo tanto, el uso de la infraestructura carretera es mínimo debido a que los tiempos de traslado son cortos pues la vida útil del concreto es en promedio de 2 horas dentro de la olla revoladora.

VI) Países que utilizan camiones Foton:

Actualmente los camiones Foton son reconocidos en el mundo debido a las múltiples certificaciones de calidad con los que cuentan, tales como la ISO9001 y algunas certificaciones de la Unión Europea.

Los camiones Foton de olla revoladora se comercializan en al menos 58 países, entre los cuales destacan los siguientes:

País	Año de arribo de Foton
Colombia	2007
Cuba	2008
Ucrania	2008
Uruguay	2009
Rusia	2009
Nigeria	2012
Malasia	2013
Panamá	2014

Fuente: Foton Motors



VII) Certificaciones de los componentes del camión revolver Foton en el mundo:

A continuación, se adjuntan las carátulas y certificaciones de los componentes que integran el camión revolver Foton en los siguientes países:

- REINO UNIDO**
- (COMUNIDAD EUROPEA)**
- PAÍSES BAJOS**
- (COMUNIDAD EUROPEA)**
- COLOMBIA**

VIII) CONCLUSIONES:

1. Estas unidades cuentan con mayores controles de seguridad, pues su estructura le da mayor protección a los pasajeros y su diseño reduce los puntos ciegos al conducir.
2. En el corto plazo, será necesario contar con la certificación Euro V (2019) y Euro VI (2021) debido a las ventajas que brinda la utilización de químicos a base de urea al ser más amigables con el medio ambiente y con ello contribuir a mitigar los efectos del cambio climático.
3. El exceso de peso de dos toneladas respecto a lo que hoy regula la NOM 012, se debe a la inserción del equipamiento del sistema SCR en los camiones Foton que reduce las emisiones de CO², y no por transportar mayor volumen de carga.
4. **El impacto a la infraestructura carretera que generan los camiones Foton es mínimo debido a que 1 de cada 10 de estas unidades circulan por caminos federales en trayectos con promedio de 2 horas.**
5. **Los camiones Foton únicamente circulan a su máxima capacidad cuando realizan servicios de entrega (viajes de ida), por lo que el impacto a la infraestructura carretera sólo será en la mitad del circuito completo de su viaje.**
6. Por lo anterior, solicitamos respetuosamente que se agreguen los siguientes apartados:

6.5.2.2.1.2.1. El peso bruto vehicular máximo autorizado para las unidades que cumplan con los estándares Euro IV o superiores podrá incrementarse hasta en dos toneladas.

6.5.2.2.1.1.1 Para el eje direccional y el eje motriz doble o tándem se autoriza incrementar en una 1t a cada

	uno, siempre y cuando las unidades cumplan con los estándares Euro IV o superiores.	
Ing. Leonel Carrasco Talamantes Director Global de Vehículos Grupo Bimbo, S.A. de C.V.	<p>1.-Que, como usuarios de la red carretera federal, vemos con beneplácito la intención de mejorar las condiciones de seguridad en el autotransporte, a través de la utilización de dispositivos mecánicos y electrónicos de alta tecnología, como son: frenos antibloqueo, matracas de frenos ajustables, información de rutas, velocidad y localización a través de sistemas GPS, en los vehículos y configuraciones vehiculares del autotransporte público federal y privado.</p> <p>2.- Que, en concordancia con lo anterior, el proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017 en su numeral 6.1.2.2.1 busca homologar las configuraciones anteriormente diferenciadas con las que no lo son, incluyéndose adicionalmente especificaciones técnicas como la potencia, el torque y la capacidad de los ejes.</p> <p>3.- Que existen empresas, como la nuestra, que al no requerir el tonelaje adicional que permitía la diferenciación, en virtud de manejar carga con rangos intermedios de peso (por debajo de las 66,5 toneladas de PBV), cuentan con equipos que no necesariamente cumplen con la tabla del numeral 6.1.2.2.1, particularmente en las configuraciones que requerirían los 430 HP y 1650 lb-pie.</p> <p>Por lo tanto, y considerando las observaciones enumeradas, tengo a bien solicitar un periodo de gradualidad de entre tres y cuatro años para llevar a nuestra flota a las nuevas características solicitadas de potencia de motor, torque y capacidad de los ejes.</p>	PROCEDE PARCIALMENTE Se otorgará un periodo de 12 meses, a partir de su entrada en vigor, para que los tractocamiones doblemente articulados cumplan con las características de motor, torque y capacidad de los ejes, siempre que éstos se ajusten al peso bruto vehicular máximo autorizado mostrado en la Tabla B-2.
Ing. Sergio Vidal Representante Legal Los Reyes del Semirremolque S. de R.L. M.I.	<p>Esta empresa fabrica portacontenedores extendibles hasta 40 pies de largo (12.19 mtrs) y por razones de facilidad y rapidez se instala el "PIN LOOK" en la parte frontal del semirremolque y dicho accesorio mide 20.3 cms (8 pulgadas).</p> <p>Nosotros los consideramos accesorio por que dicho proyecto de norma e inclusive la NOM-012-SCT-2-2014, no especifica en su capítulo de definiciones, que es accesorio y que no es accesorio para las Autoridades Federales de la SCT.</p> <p>Dentro de la longitud máxima autorizada en el numeral 6.2.1.6.2 que es de 31 m según la tabla C-2, no se permiten el acoplamiento de semirremolques y remolques mayores a 12.19 mtrs (40 pies) pero con la instalación del "PIN LOOK" en la parte frontal, los policías federales principalmente del Estado de Colima, extorsionen al transportista con el pretexto de que los portacontenedores están fuera de la norma de fabricación aunque no rebasen los 31 mtrs que nos marca dicha tabla C-2 del proyecto de norma en comento, ya que queda dentro del tracto camión y el primer semirremolque, por lo antes expuesto:</p> <p>SOLICITAMOS</p> <p>1.- Que nos dejen seguir fabricando nuestro portacontenedor con el "PIN LOOK" en la parte frontal del mismo ya sea soldado o atornillado y que los policías no lo tomen como largo total y mejor sea considerado como un accesorio.</p> <p>2.- que la autoridad defina que es accesorio y que no lo es, en la fabricación de dichos portacontenedores extendibles y así evitar que policías federales sigan extorsionando a nuestros clientes transportistas principalmente en el Estado de-Colima.</p>	NO PROCEDENTE Analizado el comentario, se observa que la propuesta de modificación que solicita, es que se permita fabricar semirremolque porta contenedores con el "PIN LOOK" en la parte frontal del mismo ya sea soldado o atornillado y que los policías no lo tomen como largo total y mejor sea considerado como un accesorio. Con el objeto de atender la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, el Proyecto de Norma permite el uso de semirremolques de más de 12,19 m (40 pies), esto es, de hasta 12,81 m (42 pies), en configuraciones doblemente articuladas, siempre y cuando no rebasen la longitud total máxima autorizada de 31,00 m de toda la configuración en caminos ET y A, e inclusive en caminos Tipo B con la autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.
Efrén Rodríguez Reyes Representante Legal de Transportadora Zeta del Noroeste, S.A. de C.V. Transportadora Central de Gas, S.A. de C.V:	PROYECTO DE NORMA Numeral 6.1.2.2.6 "El Convertidor deberá contar con su Permiso y Placa de Identificación vehicular correspondiente, para su circulación en Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, debiendo cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008 o la que la Substituya." COMENTARIO	PROCEDE PARCIALMENTE Se ajusta el texto a efecto de que el convertidor cumpla con la NOM-001-SSP-2008 o la que la sustituya o bien, la que en su momento se encontraba vigente al momento de su fabricación; observando de esta manera el principio de no

<p>Ezatransportes del Bravo S.A. de C.V.</p>	<p>Fundamentado en el principio de la No Retroactividad, se solicita se especifique la No aplicación de este numeral a aquellos convertidores que hayan sido adquiridos en fecha anterior a la entrada en vigor de la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008, la cual fue el 14 de febrero de 2010.</p> <p>Numeral 6.4.1.1 Fracción XIII</p> <p>“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.</p> <p>COMENTARIO</p> <p>La negativa ficta que se señala en esta fracción, va en contra de la 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.</p> <p>El plazo de 60 días naturales para que la autoridad de respuesta resulta excesiva.</p> <p>En función a las necesidades del servicio de Transporte que se presta se solicita se elimine la Figura negativa ficta y se reduzca el plazo de respuesta por parte de la Secretaría a un máximo de 15 días naturales.</p> <p>Transitorio Primero</p> <p>“La Presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de Publicación en el Diario Oficial de la Federación”.</p> <p>COMENTARIO</p> <p>Los 60 días resultan insuficientes para poder cumplir con lo establecido en el Numeral 6.1.2.2.8, en razón a los tiempos de Acondicionamiento Físico y Costos que representará el instalar sistemas de ajuste automático de frenos a todos los equipos doblemente articulados, que actualmente operan con sistemas de ajuste manual de frenos.</p> <p>Se solicita que para este efecto, se cuente con un plazo mínimo de 180 días a partir de la fecha de Publicación de la Norma.</p> <p>Numeral 6.4 “Casos de Conectividad”</p> <p>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-2-2017, continuarán vigentes hasta la conclusión de su periodo autorizado. Se solicita se adicione este señalamiento.</p>	<p>retroactividad señalada por el promovente.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>En relación con el plazo de 15 días naturales, 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.</p> <p>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.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>De conformidad con los tiempos de acondicionamiento físico para la instalación de sistemas de ajuste automático de frenos, se estima que 60 días naturales resulta suficiente para su instalación. Por su inversión requerida en relación al valor de la unidad y su tiempo de ejecución.</p> <p>PROCEDENTE</p> <p>Se incluirá disposición Transitoria correspondiente.</p>
<p>Lic. Francisco López Medina. Director de Relaciones Institucionales de CAINTRA Nuevo León.</p>	<p>4.- Definiciones</p> <p>4.2 Bitácora de horas de servicio del conductor: Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer los periodos efectivos de conducción y los periodos de descanso, con registros por viaje</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>4.2 Bitácora de horas de servicio del conductor: Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer los tiempos efectivos de conducción y pausas con registros por viaje.</p> <p>Esto para ir acorde a la redacción de la NOM-087.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>

	<p>5. Clasificación de vehículos.</p> <p>Se agrega</p> <p>5.3.1. La Secretaría definirá y publicará en su caso en el Diario Oficial de la Federación, las medidas de seguridad para la circulación, que habrán de observar los permisionarios del servicio público federal de pasaje, carga o turismo y transporte privado, en las carreteras de jurisdicción federal en los días de mayor afluencia vehicular, dentro de los periodos vacacionales y días de descanso obligatorio previamente determinados por la autoridad correspondiente.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>-SCT debe tener definidas las medidas posibles a ejercer</p> <p>-Para las que defina debe de tener el impacto directo e indirecto en seguridad vial, económico y social de dichas medidas</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, 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.</p> <p>Adicionalmente, el Proyecto de Norma prevé la siguiente disposición Transitoria:</p> <p>“SEGUNDO.- Para la definición y previo a la publicación de las medidas de seguridad a que se hace referencia en el numeral 5.3.1, éstas deberán ser evaluadas en el seno del Subcomité No. 2 de especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación.”</p>
	<p>6. Especificaciones</p> <p>6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, <u>previa autorización expresa emitida por la Secretaría</u>, únicamente podrán circular en caminos Tipo “ET” y “A” y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none">- SCT debe definir el proceso para poder obtener la autorización expresa, ubicación donde realizar el trámite, costo (en caso que aplique), periodicidad y modo en que en un vehículo en circulación pueda demostrar ante cualquier autoridad que tiene en regla este papel (de preferencia que se aplique algo con lo cual no sea necesario detener la unidad).	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, 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.</p>
	<ul style="list-style-type: none">- En los transitorios, SCT da un periodo de 90 días para que los transportistas concluyan los nuevos trámites a realizar una vez que se liberen los lineamientos por lo que pedimos que la autoridad se comprometa en el tiempo de atención y respuesta a ellos.- Esta autorización debe mantener la libertad para que un doble remolque sea ensamblado como lo quiera su dueño siempre y cuando todas sus partes cumplan con la normativa vigente. <p>Se estima que este nuevo documento validará que la unidad cumpla lo requerido en el punto 6.1.2.2.1. Esto ya lo hacia la tarjeta de circulación ¿Cómo quedará ahora?</p>	
	<p>1.- De Tránsito:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Velocidad máxima de 80 Km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del</p>

	<p>b) Circular confinado al carril de la extrema derecha, en rebase</p> <p>c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha.</p> <p>d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</p> <p>Cambios/Comentarios No es factible ejecutarlo</p>	<p>Proyecto de Norma; no obstante, 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.</p> <p>No obstante, se determina establecer una distancia de 100 metros, conforme al numeral 6.1.2.2.2, fracción I, inciso d); estableciéndose para aquellos numerales que hacen referencia a una distancia respecto a otros vehículos, lo siguiente: Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.</p>
	<p>III.- De control para la empresa:</p> <p>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.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es necesario que se establezcan los límites de responsabilidad entre el usuario y transportista, debido a que la redacción que se propone deja en incertidumbre jurídica a ambas partes. - Es importante señalar los alcances de la responsabilidad con el fin de evitar que una de las partes realice pagos y/o multas que no le corresponda. 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, 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.</p>
	<p>6.1.2.2.4 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con <u>Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.</u></p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se deben definir casos y motivos para la requisición de información, así como tiempos de entrega y resguardo de datos que permitan su cumplimiento sin que estas presenten afectaciones operativas y/o económicas a las empresas transportistas - La información que genere el GPS le permitirá a las empresas transportistas impugnar las multas e infracciones que a su juicio fueron improcedente. 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, 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.</p>
	<p>Se agrega</p> <p>6.1.2.2.6 El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones de tractocamión doblemente</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean</p>

	<p>articulado (TSR), así como los semirremolques y remolques, 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.</p> <p>Asimismo, el convertidor deberá contar con su permiso y placa de identificación vehicular correspondiente, para su circulación en caminos y puentes de jurisdicción federal; debiendo cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008 o la que la sustituya.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>Mismos comentarios que el punto 6.1.2.1.1</p>	<p>modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, 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.</p>
	<p>6.4 Casos de Conectividad</p> <p>6.4.1 Vehículos de Carga</p> <p>1. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, <u>cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A".</u></p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dentro de los parámetros también deben de tomarse en cuenta para la totalidad de la ruta aquellos kilómetros que circulamos en carreteras "no clasificadas" o urbanos ya que hay libramientos o carreteras federales que aún no son clasificados u otros caminos estatales o municipales que deben contabilizarse. - Es importante señalar que en aquellos casos donde la ruta original señalada incrementalmente a la opción que la SCT nos dé, puede incrementar la probabilidad de incidencia al circular por una mayor cantidad de kilómetros. Hay que recalcar que si una unidad no cabe, que no le otorguen la autorización pero que no se escuden en la regla del kilometraje para no otorgarlo. - La ruta alterna que ofrezca la SCT no sea mayor al 50% de kilómetros señalados en la ruta original. Esto buscando minimizar por la probabilidad de generar incidentes viales además de temas económicos. 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>II. Se permitirá la circulación de los vehículos o configuraciones vehiculares en un camino tipo "B", con el peso bruto vehicular autorizado para un camino tipo "ET" y "A", en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 Km, previa obtención de la autorización especial de conectividad cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje y den cumplimiento a las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se pueden utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma.</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ruta alterna que ofrezca la SCT no sea mayor al 50% de kilómetros señalados en la ruta original. Esto buscando minimizar por la probabilidad de generar incidentes viales además de temas económicos. <p>...</p> <p>Se agrega</p> <p>Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen rutas alternas por caminos de mayor clasificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>La ruta alterna que ofrezca la SCT no sea mayor al 50% de kilómetros señalados en la ruta original. Esto buscando</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>

	minimizar la probabilidad de generar incidentes viales además de temas económicos.	
	<p>Se agrega</p> <p>III. 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.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generarse procedimiento ágil para el alta/baja de permisionarios 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>Se Modifica</p> <p>V. 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 su 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.</p> <p><u>Para esto se atenderá a lo indicado en los lineamientos que al respecto emita la Secretaría.</u></p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>Ya había ciertas reglas...si se comprueba hubo confabulación, entonces la multa debe de ir para ambos, si no, esta se le debe aplicar solo a quien corresponda.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>X. Para los casos previstos en los numerales I y II, los tramos a autorizar serán exclusivamente aquéllos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cada caso es particular debido a que hay casos donde el camino más corto puede ser menos apropiado. 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>XI. Para los casos previstos en los numerales I y II en la ruta origen-destino, y para el numeral III para el tramo solicitado, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alterno, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, emitiéndose la resolución correspondiente.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>La ruta alterna que ofrezca la SCT no sea mayor al 50% de kilómetros señalados en la ruta original. Esto buscando minimizar por la probabilidad de generar incidentes viales además de temas económicos.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>XIII. 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 negativo.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>El periodo de 60 días no es real, se debe asegurar un tiempo acorde a lo que realmente sucede o en su defecto la SCT realizar las adecuaciones necesarias para su cumplimiento.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>En relación con el plazo, 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.</p>
	<p>XV. La Secretaría publicará en su página de Internet, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, <u>que permita al usuario, permisionario o transportista de carga consolidada identificar</u></p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la</p>

	<p><u>coincidencias para nuevas solicitudes sobre tramos publicados</u>, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal. <u>La identificación de tramos previamente dictaminados, permitirá a la Secretaría la emisión de autorizaciones especiales de conectividad sin necesidad de un nuevo dictamen de viabilidad técnica.</u></p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Secretaría publicará en su página de Internet en un periodo no mayor a 60 días naturales después de haber autorizado, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, que permita al usuario, permisionario o transportista de carga consolidada identificar coincidencias para nuevas solicitudes sobre tramos publicados, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal. <p>La identificación de tramos previamente dictaminados, permitirá a la Secretaría la emisión de autorizaciones especiales de conectividad sin necesidad de un nuevo dictamen de viabilidad técnica.</p> <ul style="list-style-type: none"> - SCT debe comprometer el tiempo de la publicación de los tramos otorgados debido que, para la Norma vigente, no ha publicado las autorizaciones que ha otorgado. 	<p>especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>Se agrega</p> <p>XVIII. La Secretaría previa garantía de audiencia podrá concluir de forma anticipada las autorizaciones otorgadas, atendiendo al interés público por casos de emergencia o cuando se tenga conocimiento de que el solicitante proporcione información falsa o apócrifa; ello sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan, de conformidad con lo establecido en la Ley y el Reglamento.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - XVIII. La Secretaría previa garantía de audiencia podrá concluir de forma anticipada las autorizaciones otorgadas, atendiendo al interés público, por casos de emergencia o cuando se tenga conocimiento de que el solicitante proporcionó información falsa o apócrifa; ello sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan, de conformidad con lo establecido en la Ley y el Reglamento. <p>"Interés Público" es un término muy amplio y cuyo interés puede quedar en entredicho. Solo por un dictamen técnico, un tramo puede modificar una autorización otorgada.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p>
	<p>A. De Tránsito</p> <p>Se agrega</p> <p>Deberá de circular con un mínimo de 500 m. de separación respecto de otros vehículos.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>No factible</p> <p>Se Agrega</p> <p>No se podrá circular en convoy con otros vehículos que circulen al amparo de la Autorización</p> <p>Se Agrega</p> <p>La configuración vehicular, durante la circulación en los caminos de menor clasificación, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de señalamiento.</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>Se determina establecer una distancia de 100 metros, conforme al numeral 6.1.2.2.2, fracción I, inciso d); estableciéndose para aquellos numerales que hacen referencia a una distancia respecto a otros vehículos, lo siguiente: Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.</p>

Configuración vehicular	Disposiciones de señalamiento por tipo de camino			
	B	C	D	
Camión	C	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Tractocamión - Semirremolque	T-S	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una Torreta. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una Torreta. • Un carro piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Camión - Remolque	C-R	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Dos carros piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Tractocamión - Semirremolque - Remolque y Tractocamión - Semirremolque - Semirremolque	T-S-R y T-S-S	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Dos carros piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.

NO PROCEDENTE
 La propuesta de modificación al texto de la especificación que propone no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma. No obstante, se resalta que la función del carro piloto es abanderar y advertir a los demás usuarios de las carreteras de menor especificación la presencia de un vehículo de mayores dimensiones; siendo para estos casos insuficiente la colocación del letrero, iluminación y reflejantes.

Cambios/Comentarios
 - Bajo la cultura vial actual, el carro piloto no genera ante los conductores la alerta sobre una unidad de mayor

	<p>dimensión, solo se ve como un vehículo más.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sí el tráiler o full no invaden carril (y que por dicha razón se otorgó una autorización de conectividad), el vehículo que vaya en sentido contrario no tendrá por qué tener problemas en su circulación. - Tanto los trailers como los fulles se les exige cierta tengan la iluminación y reflejantes necesarios para ser vistos a una distancia considerable y en específico para los fulles contener la leyenda "Precaución doble semirremolque" por lo que ya se cumple la advertencia para otros conductores que vayan atrás. - Hacer circular más unidades (carros piloto) de los que ya hay genera mayor probabilidad de accidentes. <p>AGREGAR</p> <p>6.5.2.2.1.1.1 Para el eje direccional y el eje motriz doble o tándem se autoriza incrementar en una 1t a cada uno, siempre y cuando las unidades cumplan con los estándares Euro IV o superiores.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estas unidades cuentan con mayores controles de seguridad, pues su estructura le da mayor protección a los pasajeros y su diseño reduce los puntos ciegos al conducir. - En el corto plazo, será necesario contar con la certificación Euro V (2019) y Euro VI (2021) debido a las ventajas que brinda la utilización de químicos a base de urea al ser más amigables con el medio ambiente y con ello contribuir a mitigar los efectos del cambio climático. 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>De conformidad con el análisis de los coeficientes de daño que se causan a diferentes profundidades del pavimento, conforme al criterio del Instituto de Ingeniería de la UNAM, el coeficiente de daño obtenido con el peso bruto vehicular propuesto de 33 toneladas, aumenta el daño a los pavimentos hasta un 113%.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - El exceso de peso de dos toneladas respecto a lo que hoy regula la NOM 012, se debe a la inserción del equipamiento del sistema SCR en los vehículos vocacionales que reduce las emisiones de CO2, y no por transportar mayor volumen de carga. - El impacto a la infraestructura carretera que generan los vehículos vocacionales es mínimo debido a que 1 de cada 10 de estas unidades circulan por caminos federales en trayectos con promedio de 2 horas. - Los vehículos vocacionales únicamente circulan a su máxima capacidad cuando realizan servicios de entrega (viajes de ida), por lo que el impacto a la infraestructura carretera sólo será en la mitad del circuito completo de su viaje. 	
	<p>AGREGAR</p> <p>6.5.2.2.1.2.1. El peso bruto vehicular máximo autorizado para las unidades que cumplan con los estándares euro IV o superiores podrá incrementarse hasta en dos toneladas.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>Mismos comentarios que el punto anterior</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>De conformidad con el análisis de los coeficientes de daño que se causan a diferentes profundidades del pavimento, conforme al criterio del Instituto de Ingeniería de la UNAM, el coeficiente de daño obtenido con el peso bruto vehicular propuesto de 33 toneladas, aumenta el daño a los pavimentos hasta un 113%.</p>
	<p>13. Transitorios</p> <p>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.</p> <p>SEGUNDO.- Para la definición y previo a la publicación de las medidas de seguridad a que se hace referencia en el numeral 5.3.1, éstas deberán ser evaluadas en el seno del Subcomité No. 2 de especificaciones de vehículos, partes,</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, se tomarán en cuenta para posibles modificaciones que se consideren procedentes en la actualización y</p>

	<p>componentes y elementos de identificación.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>Mismos comentarios que el numeral 5.3.1</p>	<p>simplificación en los dispositivos normativos que regulan al autotransporte federal.</p>
	<p>TERCERO.- La Secretaría contará con un plazo de hasta 30 días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para establecer las acciones y mecanismos que permitan a los permisionarios tramitar la Autorización expresa de circulación del tractocamiión doblemente articulado. Concluida esta etapa, los permisionarios tendrán un plazo de 90 días naturales para concluir éste trámite.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>Mismos comentarios que el numeral 6.1.2.1.1</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; por lo que sus comentarios 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.</p>
	<p>CUARTO.- 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 la presente Norma.</p> <p>Cambios/Comentarios</p> <p>Consideramos que previo a la publicación de los Lineamientos de la presente NOM, los usuarios y permisionarios puedan emitir sugerencias o comentarios.</p> <p>QUINTA.- Las especificaciones a que se hace referencia en los numerales 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9 y 5.2.10, serán exigibles para aquellos autobuses, camiones unitarios (C), así como los vehículos de las configuraciones camión – remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S), cuyo año de fabricación sea 2019 o posterior.</p> <p>SEXTO.- Una vez que entre en vigor la presente Norma Oficial Mexicana, se cancelará 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 las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en el Diario Oficial de la federación el 14 de noviembre de 2014.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, 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.</p>
<p>Rafael Ortiz Pacheco Presidente Nacional de AMOTAC</p>	<p>1. De la circulación en periodos vacacionales, se agregaría los puentes largos vacacionales, en estas fechas, se debe prohibir totalmente la circulación de vehículos DOBLEMENTE ARTICULADOS, no importa que producto o carga transporten, ya que en años NO han tomado esta medida pesar de los accidentes ocurridos, en estos periodos de vacaciones y "puentes largos".</p>	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>El numeral 5.3.1 del Proyecto de Norma ya contempla los periodos vacacionales y días de descanso obligatorio previamente determinados por la autoridad correspondiente.</p> <p>Adicionalmente, el Proyecto de Norma establece la siguiente disposición transitoria:</p> <p>"SEGUNDO.- Para la definición y previo a la publicación de las medidas de seguridad a que se hace referencia en el numeral 5.3.1, éstas deberán ser evaluadas en el seno del Subcomité No. 2 de especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación".</p>

	<p>2. Del peso bruto vehicular según el punto 6.1.2 autorizado a las diferentes configuraciones <u>se deben eliminar el sobre peso por eje de tracción de 1.5 t y de 1.00 t por eje de arrastre</u>, por la razón de que forzan el sistema de frenado, además de que utilizan más fuerza neumática (aire), por llevar instalada la suspensión neumática, que es requisito para tener este "beneficio", además de la mayoría de los aditamentos con los que funciona un tracto-camión, como fan-clutch, asientos, cornetas, etc. Estos los hace ser más ineficientes y peligrosos, pues a más peso, más uso de aire.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Uno de los objetivos del Proyecto de Norma, tal como se expuso en la Manifestación de Impacto Regulatorio obedece a que se alcanzó la determinación de incorporar, para todos los tractocamiones doblemente articulados dispositivos de control y seguridad, que en la norma vigente sólo se les requiere a los vehículos diferenciados, entendiéndose estos últimos aquellos que acceden al incremento en el Peso Bruto Vehicular señalado en el numeral 6.1.2.2, de la Norma vigente.</p>
	<p>3. De las dimensiones máximas autorizadas, solicitamos que no se autoricen más dimensiones a las establecidas, para cualquier configuración ya que en la NOM-012-SCT-2-2014 se autorizan 50cm. para el vehículo T3-S2-R4, más a la anterior y hoy pretenden que se autorice otros 40cm más, además proponemos que se respete la circulación de los vehículos según sea su peso y longitud en las carreteras clasificadas para este fin, según establece al NOM-012-SCT-2-2014.</p> <p>4. El punto 6.4. Que se refiere a la CONECTIVIDAD, proponemos que sean eliminados los permisos de conectividad a</p>	<p>Es el caso que desde la versión de 1995 se preveía un beneficio para incrementar el peso máximo establecido para todas las configuraciones vehiculares, siempre que se cumpliera con la condición de que los vehículos contaran con suspensión neumática, siendo en ese momento un argumento basado en el hecho de que los vehículos que contaran con este equipamiento impactan en menor grado en el daño a la infraestructura. Posteriormente en la NOM 012 publicada el 1 de abril de 2008 se mantuvieron estas condiciones de diferenciación para los fulles y algunos otros aditamentos, como son: Dictamen de condiciones físico mecánicas y de baja emisión de contaminantes vigentes; motor electrónico HP mínimo; torque mínimo; capacidad mínima de los ejes de tracción; freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción; convertidor equipado con doble cadena de seguridad; sistema antibloqueo; suspensión de aire (excepto eje direccional-delantero); cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio), excepto en el eje direccional. En la versión 2014 se adicionó espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guardafangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería; Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).</p> <p>PROCEDENTE</p> <p>El comentario propone que no se incrementen las dimensiones lo cual abona a la seguridad y aplicación del proyecto de Norma.</p> <p>NO PROCEDENTE</p>

	<p>los vehículos doblemente articulados, por la razón de que desde el inicio del viaje saben qué destino llevan y deberá adecuarse al destino y carretera final y para los "permisos especiales de conectividad" que actualmente la SCT otorga a empresas productoras de carga, para circular más de 30 km a vehículos doblemente articulados, con el peso máximo autorizado más el "beneficio" del sobre peso por eje, opinamos y solicitamos sean cancelados de manera inmediata a los que ya autorizaron y no se otorgue ni uno más por SEGURIDAD, con estos permisos se promueve la corrupción, la inseguridad y la competencia desleal. Ya que obliga al transportista a trabajar bajo condiciones de carga, pago de fletes y tiempos de pago de los mismos por los empresarios beneficiados con estos permisos, esos "permisos especiales" deben ser únicamente para transportar sólo por una ocasión piezas voluminosas y de gran peso.</p>	<p>Se determina mantener las Autorizaciones Especiales por caso de conectividad conforme al numeral 6.4 del Proyecto de Norma, destacándose que el propio Proyecto prevé, entre otros aspectos: "...la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p>
	<p>5. Del punto 6.5 de vehículos de configuraciones especiales que ya estén en la NOM actual, promovemos que se revise a conciencia por que los vehículos que transportan vehículos nuevos y sin rodar, exceden en muchos las dimensiones de largo y ancho, pero vemos que argumentan permisos especiales que desconocemos, y que al ser motivo de accidente por choque de frenado o por alcance de la carga transportada es la afectada por sus excesos de dimensiones con los que circula aún de vacío.</p> <p>6. En el punto 12, el por qué este proyecto de la NOM. NO se adapta a normas internacionales en lo relacionado al peso y dimensiones ya que solo en nuestro país se autorizan estos grandes volúmenes de carga en un solo camión.</p>	<p>(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."</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario no abona a la seguridad y aplicación del proyecto de Norma; no obstante, 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.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Tal como se establece en el numeral 12 del Proyecto de Norma, que dicta:</p> <p>"12. Concordancia con normas internacionales. La presente Norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, la seguridad vial en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no necesariamente es concordante con ninguna norma internacional". Destacándose que no se tiene algún instrumento mandatorio que implique construir una norma concordante con alguna internacional, en el tema de peso y dimensiones.</p>

	<p>7. DEFINICIONES en el punto 4.12. en lo que se refiere al CONVERTIDOR o DOLLY, proponemos se elimine esta definición hasta en tanto no llegar a un estudio más profundo sobre la negación o aceptación de este vehículo, ya que actualmente es de fabricación casera, no cuenta con placa de registro de resistencia, capacidad de carga y circula de manera ILEGAL ya que con NIV, tarjeta de circulación, ni placas y en varias ocasiones lo llevan enganchado en la parte trasera provocando falta de vialidad para el vehículo que lo transporta.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma. Por el contrario, la definición otorga certeza jurídica al permisionario. Adicional a ello, el Proyecto de Norma prevé en sus numerales 6.1.2.2.6 y 5.2.5.1, lo siguiente:</p>
	<p>8. Del punto 4.3 que se refiere a las cadenas de seguridad o cables de acero para mantener unidos remolques, esta medida NO FUNCIONA, al contrario, estos cables si son de una resistencia mayor, provocan el arrastre del otro remolque y del tracto- camión en caso de desprendimiento o accidente y las cadenas se revientan al mínimo esfuerzo, pensamos que solo es un pretexto o requisito para permitir el sobrepeso.</p> <p>9. De las TRICUERNAS Y CUATRICUERNAS, solicitamos que esta figura se prohíba, por el peligro que representa y por lo frágil de la sujeción con que transitan, lo ideal sería el "Dual" o sea serían 2 vehículos de traslado siempre y cuando cuenten con su permiso del SPF o de transporte privado de carga, ya que actualmente circulan sin ningún documento y son vehículos para exhibición y venta, nunca del Servicio Público Federal.</p> <p>10. De las recomendaciones sugeridos por "EXPERTOS", diferimos totalmente de esas recomendaciones, que van directamente a permitir, autorizar y hasta IMPONER, un vehículo que hasta la fecha lo único que ha probado es que es totalmente inseguro y que de permitirlo se está autorizando un "permiso para matar", los GPS son aparatos de localización visual vehicular que sólo le son útiles a quién los contrata para ubicar su destino.</p> <p>De los "gobernadores" de velocidad solo funcionan igual que el GPS, pero nunca ayudan a detener un vehículo en una bajada cuando éste lleva sus frenos calientes.</p> <p>Para regular la velocidad de cualquier vehículo de carga o pasaje, lo único que puede ayudar que los vehículos lleven</p>	<p>"6.1.2.2.6 El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR), así como los semirremolques y remolques, 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. Asimismo, el convertidor deberá contar con su Permiso y placa de identificación vehicular correspondiente, para su circulación en caminos y puentes de jurisdicción federal; debiendo cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008 o la que la sustituya."</p> <p>"5.2.5.1 No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado."</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario no abona al entendimiento, aplicación y aclaración del Proyecto de Norma. Es de destacarse que el objetivo de este transporte es para vehículos nuevos, por lo que no resulta dable el planteamiento que deban contar con permiso de servicio público federal o de transporte privado.</p> <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los comentarios presentados no plantean modificaciones específicas a los numerales del Proyecto de Norma; no obstante, se tomarán en cuenta para posibles modificaciones que se consideren procedentes en la actualización y simplificación en los dispositivos normativos que</p>

	<p>una velocidad controlada al kilometraje propuesto es cambiar las coronas y piñones de los diferenciales de los vehículos de carga, así como su caja de velocidades, regular éstas a más bajas velocidades y se puede ordenar a los diferentes fabricantes y armadoras de camiones, autobuses y tractocamiones que de fábrica así vengan a la venta, dependiendo el uso o la necesidad para que se vaya a utilizar, porque actualmente los fabrican y entregan para competencias de velocidad.</p>	<p>regulan al autotransporte federal.</p>
	<p>De tener que regular el DOLLY o ENSAMBLE, para que cumpla con los requisitos propuestos por ustedes para poder circular, proponemos que no se permita la circulación de ni un solo vehículo doblemente articulado, hasta que no cumpla con todos los requisitos que se establece en esta consulta, y que tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transporte y la Policía Federal ayuden a que se cumpla con este nuevo reglamento.</p> <p>La postura de esta Alianza Mexicana de Organización de Transportistas AMOTAC, es total rechazo a la legalización de esta configuración de transporte, llamada DOBLEMENTE ARTICULADO.</p> <p>México tiene vehículos de transporte de sobra para cubrir sus necesidades para transportar cualquier tipo de carga de personas que se requiera, actualmente más de 30% del transporte de carga circula vacío por falta de trabajo, provocado por el sobrepeso y la gran competencia desleal inducido por estos vehículos, además de que han empobrecido a la clase trabajadora de operadores de tractocamiones y camiones unitarios por los sueldos tan bajos, causados por la sobreoferta de empleos y por la imposición de estos transportes, creemos que bastaría analizar las estadísticas REALES de accidentes y muertes que estos vehículos provocan cada año, además de que por su lento caminar en las pendientes y ciudades, provocan grandes filas y la contaminación que esto provoca, por su gasto doble de combustible, balatas, aceites, etc. Y además del riesgo en rebases desesperados de los automovilistas.</p> <p>De los auto-tanques, estos vehículos de ninguna manera deben de circular con doble remolque en ninguna carretera, ni federal, estatal o municipal, por el gran riesgo que esto representa, en los accidentes de auto-tanques con doble remolque los derrames ecológicos, son dobles y riesgo de explosión e incendio se duplica, dejando al usuario totalmente indefenso.</p> <p>Esperemos que estos comentarios les hagan ver la realidad y sean considerados ya que a México y al transporte mexicano, no le hace falta este tipo de configuraciones vehiculares a nadie.</p>	
<p>Ing. Alberto Suazo Martínez Avangard México, S. de R.L. de C.V.</p>	<p>a) Con fecha 19 de septiembre del 2008, una de nuestras configuraciones C2-R2 fue detenida en un retén en Mérida lo cual a, se puede constar con la Infracción levantada folio 1021531 (anexo copia simple) con clave de Infracción 800."Por operar con configuraciones vehiculares diferentes a las establecidas en la norma respectiva NOM-012-SCT-2-2008", con referencia en el Art. 5 de reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, dicha infracción ascendió a 495 días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal en ese momento.</p> <p>b) Con fecha del 3 de octubre del 2008 se presentó una consulta (se anexa copia simple) ante la Dirección General de Autotransporte Federal representada por el C. Carlos Antonio González Narvárez, donde se solicitó definir el tipo de configuración de nuestras unidades de conformidad a lo que establece la NOM-012-SCT-2-2008, teniendo respuesta de la misma H. Dirección el 19 de Noviembre del 2008 mediante el oficio 4.2.-7070 (se anexa copia simple) donde se define las configuraciones vehiculares de nuestros vehículos como tipo Camión-Remolque C2-R2 y C2-R1.</p> <p>c) Con fecha del 8 de abril del 2009 se turnaron copias certificadas (anexo copia simple de documento de entrega) del oficio No 4.2.-7070 así como de la consulta del 3 de octubre del 2008 (referidos en el párrafo anterior) a la Secretaría de Seguridad Pública en particular a la Dirección General Adjunta de Sanciones y Supervisión del Autotransporte, representada por el C. Miguel Ángel Moreno, donde se solicita sea informado al personal necesario de la H. Dirección y evitar sancionar a unidades de mi representada, teniendo una contestación el 16 de abril del 2009 mediante el oficio SEIP/PFP/CSR/DGSSA/0126/09 (se anexa copia simple) informando que se giraron instrucciones para que el personal de Inspección y Vigilancia de la Policía Federal Preventiva se abstenga de infraccionar a vehículos de mi representada.</p> <p>d) Con fecha del 24 de julio del 2014 se presentó un Comentario al Proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014 (se anexa copia simple de copia certificada) al "COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE DR. CARLOS FERNANDO ALMADA LÓPEZ con At'n: Federico Domínguez Zuloaga,</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario no presenta justificación técnica para incorporar configuraciones distintas a las consideradas en el proyecto de Norma. No obstante, es de destacarse que se mantiene el texto: "5.2.5 Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas.", además de que dichas configuraciones deben cumplir con las disposiciones de seguridad y tránsito que establece el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.</p>

	<p>Dirección General de Autotransporte Federal, teniendo respuesta a través del DIARIO OFICIAL el día viernes 17 de octubre de 2014, en la tercera sección pagina 48, (se anexa copia simple).</p> <p>Donde la respuesta fue:</p> <p>“PROCEDENTE PARCIALMENTE</p> <p>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 estas 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:</p> <p>5.2.5 Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas.</p> <p>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”.</p> <p>e) Con fecha 10 de Febrero de 2017 se levanta una infracción a una de las configuración C2-R2 de mi representada, con la boleta número de folio 4805689 por parte del Oficial de la Policía Federal VÍCTOR MANUEL ÁNGELES adscrito a la Estación Zinacantepec, del municipio de Tenango del Valle, Estado de México, por <i>“OPERAR CON CONFIGURACIONES VEHICULARES DIFERENTES A LAS ESTABLECIDAS EN LA NORMA RESPECTIVA”</i>, la cual fue declarada con “NULIDAD LISA Y LLANA” por parte del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, Sala Regional Sur del Estado de México Expediente: 335/17-29-01-4, (se anexa copia simple).</p> <p>f) Con fecha 25 de Febrero de 2017 se levanta una infracción a una de las configuración C2-R2 de mi representada, con la boleta número de folio 4862621 por parte del Oficial de la Policía Federal OSCAR ALVARADO JUÁREZ adscrito a la Estación Zacatecas, de la Ciudad y Estado de Zacatecas, por <i>“OPERAR CON CONFIGURACIONES VEHICULARES DIFERENTES A LAS ESTABLECIDAS EN LA NORMA RESPECTIVA”</i>, LA CUAL FUE DECLARADA CON “NULIDAD LISA Y LLANA” por parte del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, Sala regional del Norte-Centro IV Expediente 596/17-23-01-6, (se anexa copia simple).</p> <p>Así mismo, como complemento a la información contenida en párrafos anteriores menciono:</p> <p>a) Nuestra empresa transporta material plástico.</p> <p>b) Ofrecemos fuentes de empleos a familias mexicanas.</p> <p>c) Realizamos una labor sustentable mediante el acopio de plástico que posteriormente será reciclado, de no ser así, estos materiales simplemente seguirán contaminando de nuestro planeta.</p> <p>d) La carga transportada es ligera debido a que son envases de plástico (primordialmente de PET) y lo que se transporta es volumen.</p> <p>e) Nuestras unidades cuentan con Sistema de Posicionamiento Global (GPS) y se encuentran monitoreadas en tiempo real.</p> <p>f) Nuestros remolques cuentan con dispositivo de frenos eléctricos, de acuerdo a Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (Sección Sexta del Sistema de Frenos, Artículo 42).</p> <p>g) Nuestras unidades C2-R2 cuentan con un convertidor el cual consta de un acoplador con seguro y una dona con capacidad de 30,000 lb de Peso Bruto Vehicular y 4,500 lb de Capacidad Máxima Vertical (se anexa foto) y nuestras unidades C2-R1 cuenta con un convertidor el cual consta de un acoplador con seguro y una dona con capacidad de 15,000 lb de Peso Bruto Vehicular y 3,000 lb de Capacidad Máxima Vertical (se anexa foto) por ser nuestra operación ligera (transporte de envases de plástico) nuestras configuraciones requieren menos de la mitad de las capacidades máximas mencionadas.</p>	
--	---	--

	<p>h) Todas nuestras configuraciones cuentan con cadena de seguridad, de acuerdo a Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (Sección Sexta del Sistema de Frenos, Artículo 42 fracción III inciso "c").</p> <p>i) Todos nuestros vehículos son sometidos a programas de mantenimiento preventivo, así mismo dichos vehículos forman parte de una flotilla moderna (modelo del 2013 al 2018).</p> <p>j) Todos nuestros vehículos están bajo el programa de verificación de condiciones Físico-Mecánicas de manera voluntaria de acuerdo a la Norma NOM-068-SCT-2000.</p> <p>k) Nuestros remolques están siendo fabricados por la empresa Edna Carolina Ortiz Sánchez con marca "RV" CIFI: 3R9 y cuentan con su Número de Identificación Vehicular (NIV) de 17 caracteres como lo estipula la norma NOM-001-SSP-2008, así mismo, están equipados con una suspensión con muelles y amortiguadores (se anexan fotos).</p> <p>l) Durante nuestra trayectoria comercial en el giro, no hemos presentado accidente alguno por motivo del uso de nuestras configuraciones, en carreteras federales.</p> <p>m) Contamos con ocho (8) plantas de acopio distribuidas a lo largo del territorio mexicano, en todas ellas tenemos flotilla para el transporte de botellas de plástico.</p> <p>n) Nuestros camiones y remolques cuentan con placas de circulación locales al Estado de la República Mexicana donde están asignados.</p> <p>o) Nuestros operadores son capacitados y cuentan con licencia para conducir, expedidas por oficinas reguladoras de transporte del Estado de la República Mexicana donde están asignados.</p> <p>p) Nuestras unidades se encuentran inscritas en el programa de "TRANSPORTE LIMPIO" dicho programa es voluntario, desarrollado por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), (se anexa copia simple de la carta de bienvenida).</p> <p>Debido a nuestra labor, se requiere el uso de dichas configuraciones vehiculares, y dado que el peso de la carga que transportamos es ligera (envases de plástico vacías) en ningún caso sobrepasa la capacidad establecida en el PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, (ver análisis de pesos de las configuraciones anexas).</p> <p>FUNDAMENTACIÓN</p> <p>Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, establece las siguientes definiciones:</p> <p>Camión Remolque.- Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor.</p> <p>Remolque.- Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y el 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.</p> <p>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 este.</p> <p>Convertidor.- Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque.</p> <p>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:</p> <p>CAMIÓN UNITARIO LIGERO, el vehículo automotor de hasta seis o más llantas, destinado al transporte de carga, con peso bruto vehicular de menos de cuatro toneladas;</p>	
	<p>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 C2 que conforma dicha</p>	

	<p>configuración cuenta con 4 llantas (ver análisis de pesos y dimensiones) y la definición habla de hasta 6 llantas.</p> <p>Así mismo en el numeral 6.1.1.1. Tabla "A-2" de Pesos Máximos Autorizados por eje y Camino (Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014) en configuración 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.</p> <p>Derivado de lo anterior, las configuraciones de mi presente corresponde a Camión Remolque C2-R2 y C2-R1 (se anexa fotos y análisis de pesos y dimensiones) ya que cumple con las definiciones mencionadas.</p> <p>PETICIONES</p> <p>Por lo tanto, dado que las configuraciones C2-R2 y C-R1 de mi representada cumple con lo establecido en las definiciones, tabla y documentos antes descrito, que para que nuestro negocio sea rentable, necesitamos del uso diario y necesario de las unidades que se muestran en las fotografías que se anexa 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, considere dentro de la NOM-012-SCT-2-2017, las configuraciones C2-R2 y C2-R1 (anexo fotos) con las que mi presentada opera y que se muestran en anexos de este mismo documento, dado lo anterior y tomando en cuenta que las carreteras de jurisdicción federal debido a que están por debajo de las especificaciones mínimas de peso por eje (6.50 t) y Peso Bruto Vehicular (19.5 t) contenidas en el PROY-NOM-012-SCT-2-2017 (Ver análisis de pesos y dimensiones) y sumado a que las compras de botellas de plástico no siempre es el mismo modo (cambia constantemente) solicito que las configuraciones C2-R2 y C2-R1 de mi presentada puedan circular libremente en caminos tipo C y D, dado por entendido que también podrán circular por los caminos ET, A y B. 2. Así mismo que las configuraciones C2-R2 y C2-R1 (anexo fotos) de mi presentada no sean definidas e infraccionadas indebidamente en carreteras de jurisdicción federal ya que cumplen con lo establecido en la multimencionada norma. 3. Seguir manteniendo el punto 5.2.5 de la NOM-012-SCT-2-2017 donde se indica "Las configuraciones indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas". 4. Indicar si existe alguna disposición que prohíba la circulación en Carreteras de Jurisdicción Federal de las configuraciones "C2-R2 y C2-R1" con las que mi presentada opera (anexo fotos y análisis de pesos y dimensiones) <p>Por lo anterior pido a este H. Comité, se me tenga por presentado el presente comentario, esperando contar su apoyo al mismo.</p> <p>Adicionalmente informo la siguiente dirección y teléfono para oír y recibir notificaciones entorno al presente escrito: Monte Elbruz 124 Int. 601; Col. Polanco II Sección; Del. Miguel Hidalgo; CDMX, C.P. 11530; Tel. (55) 57718300 Ext. 1921; Cel. 5566095134; e-mail: asuazo@petstar.mx.</p>	
<p>Lic. Stephany Vanessa Demendieta Zapata</p> <p>Representante Legal de Daimler Vehículos Comerciales México S. de</p>	<p>Con el carácter legal indicado y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 8º Constitucional vengo a solicitar a esta H. Autoridad modifique el criterio de verificación de la NOM-012-SCT-2-2014 consistente en que:</p> <p>El punto 6.5.1.2.6 de la norma en comento señala que para el transporte de vehículos en configuraciones especiales, a decir mancuernas, tricuernas y cuatricuernas deberán de contar con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se adecuará el numeral para quedar como sigue: "6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento a excepción del último vehículo</p>

<p>R.L. de C.V.</p>	<p>Para dicho efecto, doy cumplimiento a los requisitos establecidos por el artículo 15 y 15-A, ambos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en la forma siguiente:</p> <p>NOMBRE Y DOMICILIO DE LOS AUTORIZADOS POR LA INTERESADA PARA OÍR Y RECIBIR NOTIFICACIONES EN ESTE ASUNTO.- Son los que menciono en el proemio de la presente solicitud.</p> <p>NÚMEROS TELEFÓNICOS DE LA INTERESADA Y DE LA PERSONA AUTORIZADA POR LA INTERESADA PARA OÍR Y RECIBIR NOTIFICACIONES.- Mi representada MERCEDES-BENZ S. de R.L. de C.V., tiene el número telefónico siguiente: (55) 41 55 28 80; en tanto que el autorizado por aquella tienen los números telefónicos siguientes: (55) 41 55 28 82</p> <p>SEÑALAR LA DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO PARA RECIBIR NOTIFICACIONES.</p> <p>Las direcciones de correo electrónico autorizadas para recibir notificaciones en relación con la presente solicitud son las siguientes:</p> <p style="padding-left: 40px;">stephany.demendieta@daimler.com</p> <p style="padding-left: 40px;">pablo.garcia@daimler.com</p> <p>Fundan la presente solicitud de modificación de criterio de verificación:</p> <p>ANTECEDENTES</p> <p>Mi representada tiene por objeto social la importación, comercialización y ensamble de vehículos.</p> <p>Mi representada transporta vehículos en las diferentes configuraciones especiales (mancuerna, tricuerna y cuatricuerna).</p> <p>El punto 6.5.1.2.6 de la NOM-012-SCT-2-2014 establece que todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento deberán de contar con los frenos habilitados. Este requerimiento no representa ningún problema cuando la configuración es movida en la dirección de arrastre como se muestra en la figura 1, sin embargo, cuando las ruedas de uno de los vehículos de la configuración se mueve en sentido contrario a la dirección de arrastre, como se muestra en la figura 2, los frenos se deterioran de manera acelerada y se rompen (ver figura 3).</p> <p>El proceso sería el siguiente:</p> <p>Dado la naturaleza del vehículo no contar con eje trasero, qué es arrastrado en sentido inverso, la habilitación de los frenos en este eje no recomendable ya que en algún punto del trayecto el freno se rompe.</p> <p>En base a lo anterior resulta procedente se modifique el criterio de verificación hacia mi representada en atención a la siguiente consideración de derecho:</p> <p>CONSIDERACIÓN DE DERECHO</p> <p>ÚNICA.- El punto 6.5.1.2.6 de la NOM-012-SCT-2-2014 no considera el transporte de unidades que no estén siendo transportadas en sentido contrario a la dirección de arrastre y el accionarlo está ocasionando un daño al mismo, por lo que se solicita se modifique el criterio de verificación para el transporte de este tipo de vehículos.</p>	<p>cuando el eje que esté en contacto con la superficie sea el direccional."</p>
	<p>Por lo expuesto, A USTED C. ADMINISTRADOR, atentamente pido se sirva:</p> <p>PRIMERO.- Se me tenga por reconocido en el carácter de representante legal Daimler Vehículos Comerciales México S de R.L de C.V., en los términos señalados en el presente curso.</p> <p>SEGUNDO.- Tener como domicilio y autorizados de mi representada para efectos de oír y recibir toda clase de notificaciones y de documentos en relación con la presente confirmación de criterio, los que menciono en el proemio del presente escrito.</p> <p>TERCERO.- Previos los trámites de ley, confirmar la modificación de verificación de la NOM-012-2-SCT en lo relativo marcado en el punto 6.5.1.2.6 a mi representada en el sentido de que puede no habilitar el freno de servicio al eje del</p>	

	vehículo que es arrastrado en sentido contrario a la dirección de arrastre.	
Dirección de Supervisión del Autotransporte Federal	Solicita se incorporen en el cuerpo del Proyecto de Norma, los Lineamientos técnicos que se deberán aplicar en la verificación de cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, emitidos según Oficio No. 4.2.-046/2015, de fecha 13 de enero de 2015.	<p>PROCEDE PARCIALMENTE</p> <p>De conformidad con el Oficio No. 4.2.-046/2015, de fecha 13 de enero de 2015, se observa que diversos Lineamientos deben ser incorporados en el cuerpo del Proyecto de Norma en el Capítulo de Procedimiento de Evaluación de Conformidad, a partir del numeral 10.3.12, cuando así aplique.</p> <p>10.3.12 Para verificar las especificaciones técnicas señaladas en los numerales 5.2.6 al 5.2.11, 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.4 de la Norma, así como las autoridades responsables de su aplicación, se detallan los lineamientos que se aplicarán en el Apéndice A del presente instrumento.</p> <p>10.3.13 Los lineamientos que se aplicarán para verificar las especificaciones señaladas del numeral 6.1.2.2.2 de la Norma, se detallan en el Apéndice B del presente instrumento.</p> <p>10.3.14 La especificación referente al dictamen de condiciones físico-mecánicas y de seguridad de los vehículos y configuraciones vehiculares se efectuará de acuerdo a lo dispuesto en los Avisos emitidos por parte de esta Secretaría, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 29 de junio de 2012 y 15 de mayo de 2015, o los que los sustituyan.</p> <p>10.3.15 Sin distinguir el año modelo de los vehículos (tractocamión, semirremolques o remolques) que conformen las configuraciones tractocamiones doblemente articulados (T-S-R y T-S-S), deberán presentar los dictámenes de Condiciones Físico Mecánicas y de Baja Emisión de Contaminantes vigentes.</p> <p>10.3.16 Llantas súper sencillas modelo X-ONE de Michelin.</p>
		<p>Para el caso de las llantas súper sencillas, modelo X-ONE de Michelin, en sustitución del arreglo dual, se atenderá lo señalado en las siguientes publicaciones:</p> <p>1) "Autorización para 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</p>

		<p>transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, o la que la sustituya”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de marzo de 2008.</p> <p>2) Autorización para el uso de las llantas súper sencillas, modelo X-One de Michelin, en tractocamiones doblemente articulados, en sustitución del arreglo dual al que hace referencia la Norma Oficial Mexicana 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, o la que la sustituya publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de junio de 2016.</p>
		<p>10.3.17 Los vehículos vocacionales tipo revoladora podrán circular cargados.</p> <p>10.3.18 De conformidad con lo que establecen los numerales 6.5.2.2.1.10 y 6.5.2.2.2.10 de la Norma, los vehículos vocacionales de 3 ó 4 ejes deberán de contar con llantas con capacidad de carga no menor a 5,0 toneladas cada una, en los ejes delanteros. Dicha capacidad se revisará en la cara de la llanta que contiene las características de la misma y se corroborará en las especificaciones del fabricante.</p>
		<p>10.3.19 De conformidad con lo que establece el numeral 6.2.1.6.1 de la Norma, 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, deberán contar además, con la autorización de conectividad correspondiente. En caso de exceder el largo máximo autorizado con este incremento, cumpliendo con los semirremolques de 40 pies, la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2, más el incremento. Si no cumple</p>

		<p>con la condición, no tendrá derecho a los 50 centímetros adicionales y la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2.</p> <p>10.3.20 De conformidad con lo que establece el numeral 6.2.1.5.1 de la Norma, se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2 para la configuración tractocamión articulado (TS), siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 16,16 m (53 pies). En caso de exceder el largo máximo autorizado con este incremento, cumpliendo con los semirremolques de hasta 53 pies, la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2, más el incremento. Si no cumple con la condición, no tendrá derecho a los 30 centímetros adicionales y la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2.</p>
		<p>10.3.21 Los deflectores de viento, cualquiera que sea su ubicación, en los remolques o semirremolques deberán ser considerados como parte de la estructura sólida de la configuración vehicular, para fines de medición. En caso de exceder el largo máximo autorizado, la sanción se realizará con base en lo especificado en la Tabla C-2.</p>
		<p>10.3.22. De conformidad con lo que establece el numeral 6.2.1.7 de la Norma, para el caso de la interpretación del numeral 6.2.1.8 de la misma, únicamente, las configuraciones tractocamión semirremolque sólo podrán transportar carga sobresaliente consistente en tubos, varillas, postes y perfiles.</p> <p>10.3.23 Carga sobresaliente en la parte posterior. De conformidad con lo que establece el numeral 6.5.3.1 de la Norma, para las configuraciones que trasladan automóviles sin rodar denominadas góndolas o madrinas que transitan en caminos tipo "ET", "A" o "B" se les permitirá 1,00 metro de carga sobresaliente en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la configuración, siempre y cuando el vehículo sin</p>

		<p>carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere la tabla "C-2". En el Apéndice C se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.</p> <p>10.3.24 Carga sobresaliente en la parte frontal.</p> <p>De conformidad con lo que establece el numeral 6.5.3.2 de la Norma, se permite 1,00 metro de carga 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 la tabla "C-2".</p> <p>Como lo establece el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad en el numeral 10.3.3 de la Norma, se deberá medir de la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera y, a esto, deberá sumarse la parte de la carga sobresaliente delantera. Esta suma no deberá rebasar lo señalado en la tabla C-2.</p>
		<p>10.3.25 Carga sobresaliente en la parte frontal y posterior.</p> <p>Las especificaciones 6.5.3.1 y 6.5.3.2 son independientes, por tanto pueden llevar carga sobresaliente en la parte frontal y posterior, si cumplen las condiciones de estos numerales.</p> <p>10.3.26 Para el caso del numeral 6.5.3.5 se deberá considerar el metro de carga sobresaliente en la parte posterior del remolque, siempre y cuando el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado de 28,50 m. Asimismo, se deberá considerar un metro de carga sobresaliente en la parte superior frontal, siempre y cuando no se rebase la longitud máxima permitida de 28,50 m.</p> <p>10.3.27 De conformidad con lo que establece el numeral 6.4.4 de la Norma, los vehículos que transportan carga de hasta 4,50 metros de altura, deben contar con el Permiso Especial para circular en rutas específicas, expedido por la Dirección General de Autotransporte Federal, a través de la Dirección del Centro Metropolitano. El permiso se podrá presentar en copia simple,</p>

		<p>cuyos datos deberán ser verificados en la herramienta electrónica que al efecto desarrolle la Secretaría. No podrán tener este beneficio presentando solamente las solicitudes.</p> <p>10.3.28 Todas las disposiciones en tránsito establecidas en la Norma, tales como luces encendidas, velocidad máxima y separación entre vehículos, entre otras, serán verificadas en circulación por la Policía Federal, exclusivamente.</p> <p>10.3.29 Para que los vehículos puedan circular en caminos de menor clasificación con el peso y dimensiones correspondientes a caminos de mayor clasificación, deberán presentar la autorización correspondiente vigente emitida por la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), donde se establece la ruta o rutas, los caminos o tramos de menor clasificación, las configuraciones vehiculares y las condiciones de seguridad aprobadas. La autorización tendrá validez en copia simple, cuyos datos podrán ser verificados en la página de internet de la SCT. La sola presentación de la solicitud no hará las veces de autorización.</p>
		<p>10.3.30 Las autorizaciones especiales de conectividad emitidas al amparo a la NOM-012-SCT-2-2008 conservarán su validez hasta el término de su vigencia, de conformidad con el Artículo Transitorio de la presente Norma, y estarán sujetas a las condiciones en que fueron expedidas.</p> <p>10.3.31 Las autorizaciones especiales de conectividad emitidas al amparo a la NOM-012-SCT-2-2014 conservarán su validez hasta el término de su vigencia, de conformidad con el Artículo Transitorio del presente instrumento, y estarán sujetas a las condiciones en que fueron expedidas.</p> <p>10.3.32 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 (numeral 5.2.4.1 de la Norma). En este caso se sancionará como configuración no autorizada.</p> <p>La restricción del numeral 5.2.4.1 para las configuraciones T-S-R se refiere específicamente a los semirremolques de tres ejes con eje retráctil y a los remolques que sean configurados con</p>

		<p>semirremolques de tres ejes con eje retráctil.</p> <p>El numeral 5.2.4.1 de la Norma restringe únicamente los ejes retráctiles a configuraciones vehiculares T-S-R. No obstante, el resto de las configuraciones (T-S) si pueden acoplarse con semirremolques o remolques con ejes retráctiles y, para tal fin, los ejes retráctiles que no se encuentren rodando, no se considerarán en la verificación de la configuración (numeral 10.3.8). En razón de lo anterior, la configuración resultante es la que determinará el peso bruto vehicular máximo.</p> <p>Los semirremolques de tres ejes, en los que uno de los ejes no tiene ninguna llanta, sí podrán formar parte de las configuraciones T-S-R y sólo se tomarán en cuenta los ejes que estén rodando para determinar la configuración y su peso bruto vehicular máximo. En el Apéndice D se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.</p>
		<p>En caso de infracción en los supuestos establecidos en los dos párrafos inmediatos anteriores, se asentará en el apartado "Observaciones" de la boleta correspondiente, el número de ejes que aparecen nominalmente en la tarjeta de circulación, el número de ejes que se encontraban levantados o sin llantas, en su caso, y el número de ejes que se encontraban rodando.</p> <p>10.3.33 El numeral 5.2.5.1 de la Norma no permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado. En este caso se sancionará como configuración no autorizada. Si el convertidor no puede ser transportado en el semirremolque, se detendrá la circulación del convertidor. Se deberá verificar el peso y dimensiones de la configuración tractocamión-semirremolque resultante.</p> <p>10.3.34 El numeral 5.2.5.1 de la Norma no contempla la prohibición para la circulación de configuraciones vehiculares tractocamión-semirremolque (T-S) que incluyan un mecanismo acoplador (quinta rueda) integrado en la parte trasera del semirremolque, comúnmente llamado "tipo canadiense", resultante de desenganchar el segundo semirremolque a una configuración T-S-S. El peso bruto vehicular máximo será el autorizado para tractocamión-semirremolque (T-</p>

		<p>S).</p> <p>10.3.35 En concordancia con la prohibición del numeral 5.2.5.1 de la Norma, no se permitirá la circulación de un tractocamión arrastrando únicamente un convertidor (dolly) ni de un camión arrastrando únicamente un convertidor (dolly). En estos casos se sancionará como configuración no autorizada, por no estar establecidas en las Tablas 5.2.1, 5.2.2., 5.2.3 y 5.2.4 del numeral 5.2 de la Norma. En estos supuestos se detendrá la circulación del convertidor (dolly).</p> <p>10.3.36 Para los numerales: 6.1.2.2.2, fracción I, inciso d); 6.4.1.1, fracción B, tercer párrafo; 6.5.1.2.14; 6.5.2.2.1.9 y 6.5.2.2.2.9, se exceptúa el cumplimiento de la distancia, cuando se presente una maniobra de adelantamiento o rebase.</p>
--	--	--

Apéndice A

Los lineamientos que se aplicarán para verificar las especificaciones técnicas señaladas en los numerales 5.2.6 al 5.2.11, 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.4 de la Norma, así como las autoridades responsables de su aplicación, se detallan a continuación:

Especificación	Instrucción	Documento	Lineamiento	Autoridad Responsable
1.- Del vehículo Dictamen de Condiciones Físico Mecánicas y de Baja Emisión de Contaminantes vigentes	Esta disposición es verificable en forma documental	Dictamen de Condiciones Físico Mecánicas y Dictamen de Verificación de Baja Emisión de Contaminantes	Se verifica solicitando el Dictamen de Condiciones Físico Mecánicas y el Dictamen de Verificación de Baja Emisión de Contaminantes, expedidos por las Unidades de Verificación aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sin distinguir el año modelo de los vehículos, deberán presentar ambos dictámenes. La vigencia de los Dictámenes se establece en los Avisos emitidos por la Secretaría. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Motor electrónico (H.P. mínimo)	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará en la Tarjeta de Circulación, la que deberá indicar el valor de la potencia en H.P., de acuerdo con lo establecido en la Norma. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Torque mínimo	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la Tarjeta de Circulación indique el valor del Torque Máximo inicial en lb-pie., de acuerdo con lo establecido en la Norma. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Capacidad mínima de los ejes de tracción	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la Tarjeta de Circulación indique el valor de la capacidad de los ejes de tracción en libras, de acuerdo con lo establecido en la Norma. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la tarjeta de circulación indique el tipo de freno auxiliar, de acuerdo con lo establecido en la Norma.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.

Especificación	Instrucción	Documento	Lineamiento	Autoridad Responsable
	documental		Aplicable conforme a los numerales 5.2.6 y 6.1.2.2.1.	el ámbito de sus atribuciones.
Sistema antibloqueo para frenos	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la tarjeta de circulación indique que el vehículo cuenta con sistema antibloqueo para frenos, de acuerdo con lo establecido en la Norma. Aplicable conforme a los numerales 5.2.7 y 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Convertidor equipado con doble cadena de seguridad	Esta disposición es verificable en operación	No Aplica	Se verificará que en las configuraciones doblemente articuladas tipo T-S-R y T-S-S, el convertidor cuente con doble cadena de seguridad. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Suspensión de aire (excepto eje direccional delantero)	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que todos los vehículos y configuraciones vehiculares cuenten con suspensión neumática en todos sus ejes, excepto en el eje direccional delantero. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Cámaras de frenado de doble acción	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten con cámaras de frenados de doble acción (estacionamiento y servicio) excepto en el eje direccional. Aplicable conforme a los numerales 5.2.8 y 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Sistema de ajuste automático de frenos	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten con sistema de ajuste automático de frenos. Aplicable conforme a los numerales 5.2.9 y 6.1.2.2.8.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Espejos auxiliares en la parte delantera, camión remolque o tractocamión, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten con espejos auxiliares en la parte delantera, camión remolque o tractocamión, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos. Aplicable conforme a los numerales 5.2.10 y 6.1.2.2.3.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Cintas reflejantes en la carrocería en disposición y ubicación similares a los que establece las NOM-035-SCT-2010 o la que la sustituya. Los semirremolques y remolques de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulados sencillos (T-S) deberán contar con las cintas reflejantes de conformidad con la NOM-035-SCT-2010 o la que sustituya	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten con cintas reflejantes en la carrocería en disposición y ubicación similares a los que establece las NOM-035-SCT-2010 o la que la sustituya. Los semirremolques y remolques de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulados sencillos (T-S) deberán contar con las cintas reflejantes de conformidad con la NOM-035-SCT-2010 o la que sustituya. Aplicable conforme a los numerales 5.2.11 y 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
6.1.2.2.4 Las configuraciones	Esta disposición es	Tarjeta de Circulación	Se verificará físicamente que se cuente con GPS	Personal comisionado de la Secretaría de

<p>tractacamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.</p>	<p>verificable en operación y en visita de inspección</p>	<p>Constancia documental de la instalación del equipo</p> <p>Reportes generados por el propio Sistema de Posicionamiento Global de los respaldos de la información, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.</p>	<p>En caso de equipo oculto, el transportista y/o conductor deberá presentar Factura o Constancia documental de la instalación del equipo.</p> <p>Se deberá requerir el respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.</p>	<p>Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones</p>
--	---	--	---	--

Apéndice B

Los lineamientos que se aplicarán para verificar las especificaciones señaladas del numeral **6.1.2.2.2** de la Norma, se detallan a continuación:

Especificación	Instrucción	Documento	Lineamiento	Autoridad Responsable
<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.</p> <p>b) Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.</p> <p>c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha.</p> <p>d) Circular con un mínimo de 100 m</p>	<p>Estas disposiciones son verificables en operación</p>	<p>No se requiere documento dado que son disposiciones de Tránsito</p>	<p>De acuerdo a los mecanismos de vigilancia de la Policía Federal</p>	<p>Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.</p>

Especificación	Instrucción	Documento	Lineamiento	Autoridad Responsable
de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.				
<p>II. Del conductor</p> <p>a) Conductores con capacitación, experiencia y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico.</p> <p>b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.</p>	<p>Esta disposición es verificable en operación</p> <p>Esta disposición es verificable en operación</p>	<p>Licencia de conducir vigente</p> <p>Bitácora de horas de servicio</p>	<p>Se exigirá la licencia correspondiente al vehículo que conduce (Tipo B, B/E o E), hasta en tanto no se realicen las modificaciones al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.</p> <p>Se verificará que el conductor del vehículo cuente con la bitácora de horas de servicio, debidamente requisitada conforme a la Normatividad aplicable.</p>	<p>Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.</p>
<p>III. De control para la empresa</p> <p>a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de</p>	<p>Esta disposición es verificable en operación</p>	<p>Contrato y/o carta de porte</p>	<p>Se verificará que se cuente con el contrato de servicios y/o carta de porte de acuerdo con lo indicado en la Norma.</p> <p>Esta condición no aplica para permisionarios de transporte privado, respecto de</p>	<p>Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.</p>

<p>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.</p>			<p>bienes propios o conexos de sus respectivas actividades</p>	
---	--	--	--	--

Apéndice C

De conformidad con lo que establecen los numerales **6.5.3.1** de la Norma, para las configuraciones que trasladan automóviles sin rodar denominadas góndolas o madrinas que transitan en caminos tipo “ET”, “A” o “B” se les permitirá 1,00 metro de carga sobresaliente en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la configuración, siempre y cuando el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere la tabla “C-2”.

Se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.

Caso 1, si una configuración C-R con la carga sobresaliente mide 29,00 metros en un camino “ET” o “A”, podría permitirse hasta 29,50 metros; si la configuración circula al amparo del numeral 6.5.3.5.

Caso 2, si una configuración C-R sin carga, mide 28,80 metros en un camino “ET” o “A”, no se le otorgará el beneficio de este numeral de la Norma porque excede el largo máximo autorizado de 28.50 metros y deberá ser sancionada por exceso de dimensiones. La violación se determinará midiendo la longitud desde la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté más atrás; si la configuración circula al amparo del numeral 6.5.3.5.

Apéndice D

Los semirremolques de tres ejes, en los que uno de los ejes no tiene ninguna llanta, sí podrán formar parte de las configuraciones T-S-R y sólo se tomarán en

cuenta los ejes que estén rodando para determinar la configuración y su peso bruto vehicular máximo.

A continuación se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.

Caso 1, si un tractocamión de tres ejes circula con un semirremolque de tres ejes, y uno de los ejes del semirremolque no tiene llanta alguna, es decir, sólo dos ejes se encuentran rodando, se tomará como un T3-S2 y el peso bruto vehicular máximo será el que corresponda a esta última configuración.

Caso 2, una configuración T3-S2-R4, sin ejes retráctiles, podría configurarse de la siguiente manera:

un tractocamión de tres ejes (T3)

un semirremolque de tres ejes, y uno de los ejes del semirremolque no tiene llanta alguna, es decir, sólo dos ejes se encuentran rodando (S2),

un remolque que está constituido con convertidor de dos ejes más un semirremolque de tres ejes sin llantas en uno de los ejes (R4).
