

MATRIZ DE EVALUACIÓN DE PROPUESTAS DE EVALUACIÓN DE LA NOM-012-SCT-2-2008

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
DE LOS CONSIDERANDOS DE LA NORMA	ANTP, ANIQ, AMICP, Jabón La Corona Y CANAINCA	<p>Evaluar las fatigas que provocan cada una de las 28 configuraciones autorizadas en la NOM-012-SCT-2-2008, a los pavimentos y puentes, así como los costos de mantenimiento.</p> <p>Evaluar el costo - beneficio de los volúmenes de carga transportada por cada una de las 28 configuraciones vehiculares de carga autorizadas en la NOM012-SCT-2-2008 Vs consumo de combustible, emisiones contaminantes, accidentes viales, kilómetros recorridos y desgaste a la infraestructura carretera.</p> <p>Evaluar las estadísticas de accidentes en los que se vieron involucrados cada una de las 28 configuraciones vehiculares autorizadas en la NOM-012-SCT-22008, sujetos al control de pesos y dimensiones, indicando el porcentaje de vehículos involucrados que se encontraba fuera de los límites establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008.</p>	<p>La razón de esta propuesta se debe a establecer una correlación entre el peso con que transitan los vehículos por determinados tramos carreteros y su requerimiento de mantenimiento, considerando que uno de los objetivos de la NOM es "...proteger las vías generales de comunicación..."</p>
	CANACINTRA	<p>Evaluar la estadística de mantenimiento carretero.</p>	<p>Los objetivos de los considerandos de otorgar seguridad a los usuarios de las carreteras y conservación de las mismas, cuando la misma autoriza la sobrecarga de los vehículos, principalmente del full, la sobrecarga que transportan es la causa del deterioro de los pavimentos, por lo que proponen que deberían adoptarse el peso a los estándares internacionales y la prohibición de la circulación con doble remolque.</p>
DE LAS DEFINICIONES	SCT	<p>Evaluar las definiciones y la inclusión de las que pudiesen faltar.</p>	<p>Algunas definiciones son imprecisas (camión unitario) y faltan algunas (p. ej. unidad de verificación).</p>
DE LA CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS	SCT	<p>Evaluar si se incorporan aquellos vehículos que por el tipo de carga que transportan, son de construcción especial.</p>	<p>Transparentar la incorporación de vehículos vocacionales con condiciones de seguridad, sin que generen un mayor deterioro a los caminos y puentes.</p>
			<p>Existen en el mercado y en el sector, vehículos de construcción especial para transportar sus productos.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
	SCT	Evaluar el incorporar diversos arreglos de llantas no necesariamente iguales a los tradicionales así como las pruebas que deben cumplir para autorizar su uso. Ej. Tridem de 10 llantas y otras combinaciones.	Aumentar los arreglos de llantas para elección de los transportistas. Ahorro de costos operativos y beneficios ambientales asociados.
	PEMEX-REF SAR	Evaluar la incorporación a la norma de la configuración C-4 , a partir del cambio de tecnología de ejes fijos a direccionales, a que se refiere el punto 6.3 de la NOM-012-SCT-2/2008	Elimina el motivo de daño ocasionado a los pavimentos, al ser direccional el tercer eje de carga.
<p>6.1.1. Peso máximo por eje.</p> <p>6.1.1.1 Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla "A" del apéndice normativo.</p> <p>Con el propósito de que los vehículos de pasajeros que cuenten con suspensión neumática, circulen con mayor seguridad al permitir una mejor distribución del peso bruto vehicular en los ejes, la Secretaría podrá autorizar exclusivamente para el eje delantero una concentración máxima de carga de 7,5 t.</p> <p>Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en la tabla "A" de cargas por eje.</p>	AMOTAC	Evaluar comparativamente entre las descargas por eje autorizados en la norma vigente y en la norma anterior , así como los coeficientes de daño existentes al pavimento entre ambas normatividades.	En la norma vigente, se redujeron las descargas por eje respecto a la norma anterior, sin estudios que lo respalden. Con lo anterior se perjudicó la capacidad de carga (PBV) únicamente de los vehículos unitarios (C2 y C3) y combinaciones sencillas, sin afectar a los fulles, a quienes se les favorece al aplicar la UNA fórmula puente AD-HOC para definir su PBV y no la suma de las descargas por eje.
<p>6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado.</p> <p>6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente.</p>	AMOTAC	<p>Evaluar técnicamente el daño que se produce principalmente a los puentes, al otorgar un peso adicional a los fulles, por cumplir con aspectos que tienen que ver únicamente con seguridad vial y nada que ver con la afectación de la infraestructura.</p> <p>Evaluar el método técnico que se utilizó para otorgar a los fulles el PBV indicado en la norma, principalmente la Fórmula puente que se aplica ya que no coincide por ejemplo con la utilizada en Estados Unidos,</p> <p>Evaluar la sustitución del peso bruto vehicular por carga útil, sin importar el peso tara, ni hacer distinción por tipo de carretera.</p>	<p>En la norma vigente, se menciona para los fulles tipo T3-S2-R4 un PBV máximo de 66.5 t que se incrementan 9 toneladas cumpliendo aspectos de vialidad que no ayudan en nada a preservar la infraestructura y además sin ningún sustento de ningún tipo otra 4.5 toneladas más por un tiempo que ya se cumplió, y que tampoco sustentaron de manera técnica.</p> <p>En la norma vigente, se alude a una fórmula puente para designar el PBV de los fulles, según lo cual se asigna un PBV de 66.5 como el máximo para no</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
	IMT	Evaluar pros y contras de los Pesos Brutos Vehiculares máximos actualmente permitidos para cada configuración,	afectar los puentes, no obstante que dicho ordenamiento les permite 80 toneladas. Es urgente revisar dicha fórmula ya que en países como Estados Unidos se usa una fórmula puente con constantes más estrictas que derivan que en aquel país el peso máximo sea menor al nuestro, no obstante contar con mejor infraestructura, pero insistimos no permitir que esa combinación ya no se permita, por seguridad.
	ANTP, ANIQ, Jabón La Corona y CANAINCA	Evaluar el impacto económico por sector productivo en el precio al consumidor final de los productos por la reducción del Peso Bruto Vehicular en las 24 configuraciones vehiculares de carga autorizadas,	Esta evaluación producto de eliminar el estímulo de la suspensión neumática a que refiere el numeral 6.1.2.2 y el segundo transitorio de la NOM-012-SCT-2-22008.
6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos y configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A",...	CONATRAM	Evaluar que se le otorgue el beneficio del peso adicional de 1.5 Ton., por cada eje motriz y 1.0 Ton., por cada eje de carga indistintamente de que se trate de suspensión neumática o mecánica de muelles.	Esto debido a que la suspensión neumática no otorga ningún beneficio a los pavimentos ni a la seguridad de los vehículos en su frenado, ya que consume más aire del necesario al dotar de aire a las bolsas de la suspensión, asimismo los demás aditamentos para operar el vehículo, mas no debe utilizarse para exceder el peso y no tienen que ver con cuestiones de seguridad vial y para la afectación de la infraestructura.
6.1.2.2.1 Para vehículos o configuraciones vehiculares nuevos o que se incorporen al servicio de autotransporte federal y transporte privado, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.	AMOTAC	Evaluar el empleo de la doble cadena de seguridad en el camión remolque, y en el doble remolque. Aunque reiteramos que lo correcto es anular el peso adicional, y el uso de el doble remolque.	No proporciona una seguridad adicional, el uso de la cadena, al contrario si se desprendiera el segundo remolque este jalaría la combinación completa.
6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:	IMT	Evaluar el funcionamiento del dolly y los requerimientos mínimos de seguridad (A y H).	Se conoce que los accidentes por desprendimiento del segundo semiremolque vienen dados por dolllys que han sido reparados.
	CONATRAM	Evaluar la eliminación de la Bitácora en el numeral 6.1.2.2.3 respecto a vehículos de carga, Inciso II.- Del conductor, b) Uso de bitácora de horas de servicio.	Por las siguientes razones: En nuestro país no existen en las carreteras las condiciones adecuadas y de seguridad para poder cumplir con este lineamiento, y que además la Norma no especifica de cuántas horas de servicio estamos hablando.

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
<p>Vehículos de carga</p> <p>II.- Del conductor:</p> <p>a) Conductores con capacitación y licencia específica.</p> <p>b) Uso de bitácora de horas de servicio.</p>	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar que se mantengan las disposiciones de seguridad sin condicionar el incremento de peso, pues se pretende cancelar el numeral 6.1.2.2.</p>	<p>En la actualidad la SCT, no ha otorgado un formato de la bitácora, para que los transportistas sepan cómo usarlo.</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>ANTP, Jabón La Corona, CANACINTRA y CANAINCA</p>	<p>Evaluar las dificultades administrativas, operativas y de cumplimiento que los transportistas han enfrentado para que la NOM-012-SCT-2-2008, llegue a su plena vigencia y exigencia.</p>	<p>Lo anterior, considerando los diferentes tiempos para la entrada en vigor de algunos requerimientos como lo fue el caso de la conectividad, Cambio o Modificación de las Tarjetas de Circulación de los dictámenes de condiciones físico-mecánicas, entre otros.</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>CONATRAM</p>	<p>Evaluar el inciso III.- De control para la empresa.</p>	<p>Se considera importante y necesario ponerle el nombre de corresponsabilidad.</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>CANAPAT</p>	<p>Evaluar la viabilidad de incrementar las dimensiones máximas permitidas para autobuses de la tabla C correspondientes a su largo, es decir, hasta la longitud de 16 m. para circular por caminos tipo ET, A, B y C.</p>	<p>La actualidad exige un transporte de personas sustentable que permita convivir armónicamente con el medio ambiente, a efecto de optimizar los recursos no renovables, ahorrar combustible y disminuir las emisiones contaminantes.</p> <p>Esas situaciones se pueden lograr con el incremento en la longitud de las dimensiones de los autobuses, ya que permite trasladar más personas a lo largo y ancho del territorio nacional, por lo que se optimizan recursos, se ahorra combustible y se disminuyen las emisiones contaminantes a la atmósfera; como por ejemplo: tenemos el caso del autobuses de doble piso que logra estos cometidos y que además ha sido avalado por instituciones con reconocimiento.</p> <p>Por tal motivo, debe permitirse que se incremente la longitud del largo de los autobuses del servicio de autotransporte de pasaje y turismo de 14 a 16 metros para circular por caminos tipo ET, A, B y C.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
<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 o Unidades de Verificación Físico-Mecánicas autorizadas, debiendo cambiar su tarjeta de circulación por otra, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones.</p>	<p>ANTP, Jabón La Corona Y CANAINCA</p>	<p>Evaluar el número de Empresas y vehículos que cuentan con Tarjetas de Circulación diferenciadas. Evaluar las inversiones que han efectuado las empresas para el cumplimiento de la NOM-012-SCT -2-2008. Evaluar las dificultades para realizar los operativos de medición de Pesos y Dimensiones Evaluar el Sistema Integral de Información del Autotransporte Federal (SIAF), para hacer cumplir la NOM-012.SCT-2-2008 de forma eficiente. Evaluar los aspectos pendientes o no resueltos en la implementación de la Norma.</p>	
<p>6.2.1.5 El largo total máximo autorizado para la configuración tractorcamión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma. Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla "C" éstos deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad: a) El tractorcamión deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería. b) Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCION AL REBASAR", en fondo naranja reflejante y letras negras</p>	<p>AMOTAC CANACAR</p>	<p>Evaluar la eliminación de este numeral. Evaluar el uso de espejos cóncavos, en lugar de los espejos en las salpicaderas, así como la tonalidad del letrero fijo.</p>	<p>En base a la experiencia operacional, se detectado que los las disposiciones de los incisos a) y b) han sido motivo de interpretación discrecional por parte de las Dependencias que vigilan el cumplimiento de la norma ya que debido a lo frágil de los espejos mencionados, éstos se vencen por efecto de las condiciones climatológicas, utilizando al mismo tiempo en las unidades espejos cóncavos colocados en los espejos laterales retrovisores como medida de seguridad, por otra parte, cada quien ve el color naranja a juicio particular, ya que muchas veces se dice que es amarillo y otras que es rojo, siendo motivo de detenciones y pérdidas de tiempo al verificar estos incisos.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
<p>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m, ni de 3 ejes (S3) para el caso de configuraciones de tractocamión-semirremolque-remolque (T-S-R), excepto que el tercer eje sea retráctil, siempre y cuando éste, se encuentre levantado durante la circulación de la configuración vehicular.</p>	<p>CONATRAM</p>	<p>Evaluar no permitir un tercer eje retráctil, en dobles remolques.</p>	<p>El numeral establece claramente que no se permite el acoplamiento con remolques mayores a 13.70 m. y tampoco con remolques de 3 ejes (S3), Nadie garantiza que estos ejes los lleven levantados, y que los usen. Para la combinación T S-R no es posible que se autoricen 31.00 m y 28.50 m en carreteras tipo B, igual que a los doblemente articulados, por lo que proponemos que se prohíba circular con las medidas máximas para los T3-S2, que son de 23.00 m máximo, en carreteras tipo A.</p>
<p>6.2.1.3 El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús y camión unitario, se indica en la tabla "C" de esta Norma.</p>	<p>CANAPAT</p>	<p>Evaluar la viabilidad de incrementar las dimensiones máximas permitidas de los autobuses para el servicio de autotransporte de pasaje y turismo en su largo hasta la longitud de 16 m.</p>	<p>Actualmente la combinación (T3-S2-R4) rebasa los 31 m que marca la norma, se pasan de 5 hasta 30 cm de largo, se han recortado las lanzas de los dollys. Sin embargo, en ocasiones se ponen en peligro los remolques cuando tienen que dar vueltas forzadas en lugares estrechos.</p>
<p>6.2.1.7 Para las configuraciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que transitan en caminos tipo "ET", "A" y "B", se permite 1,00 m de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la configuración.</p> <p>6.2.1.7.1 Cuando se trate de carga sobresaliente en la parte superior frontal de la configuración tipo góndola o madrina, se permite 1,00 m sobresaliente, siempre y cuando no se rebase la longitud máxima permitida por tipo de vehículo y de carretera.</p>	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar no permitir carga sobresaliente.</p>	<p>Debido a que la estructura que soporta la carga arriba de la cabina (vehículo sin rodar) va sujeta al chasis con perforaciones para acoplarla, debilitando al chasis y haciéndolo inseguro. Asimismo, el eje direccional y sus llantas se sobrecargan afectando su maniobrabilidad. Actualmente estos vehículos circulan con excesos de dimensiones exageradas en la parte delantera de hasta 1.50 mts y en la posterior de 4.00 mts. Provocando un riesgo excesivo en caso de un accidente por alcance se provocaría el efecto domino.</p>
<p>6.2.1.6 El largo total máximo para las configuraciones tractocamión doblemente</p>	<p>CONATRAM</p>	<p>Evaluar que este tipo de configuraciones de dobles remolques circulen única y exclusivamente por las carreteras que la Norma les permite y que son del tipo "ET" y "A".</p>	<p>Para las demás carreteras están las otras configuraciones.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
articulado (TSR y TSS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.	AMOTAC	Evaluar la prohibición de la circulación con doble remolque.	No existe sustento técnico que permita garantizar la seguridad de su uso en carreteras con las condiciones de nuestro país, además de tener un fuerte impacto en la afectación de nuestra infraestructura carretera.
6.2.14 El largo total máximo autorizado para las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.	AMOTAC	Evaluar la prohibición de la circulación con doble remolque en auto-tanques.	No deben de permitirse la circulación con mas dimensiones normales 23.00 m en carreteras A.
6.3 Tecnologías alternativas. En caso de que hubiera nuevas tecnologías que no estén consideradas en la normatividad actual y que pudieran ser iguales o superiores en el desempeño de los vehículos o configuraciones vehiculares a que se refiere el numeral 6.1.2.2 se les aplicarán los mismos beneficios. En este supuesto, la autorización correspondiente deberá apegarse a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.	AMOTAC	Evaluar que no se deje abierta la posibilidad de que con nuevas tecnologías se permita mayor peso y/o dimensiones.	
6.4 Casos de conectividad. 6.4.1 Vehículos de Carga. 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora o centro de distribución, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, se deberán cumplir las condiciones siguientes:	<p>CONATRAM</p> <p>CANACAR</p> <p>ANTP, ANIQ y Jabón La Corona</p> <p>CANACINTRA</p> <p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar que definitivamente las autorizaciones de conectividad se eliminen.</p> <p>Evaluar la desaparición del trámite, reclasificar carreteras y considerar la conectividad del Reglamento de peso y dimensiones.</p> <p>Evaluar permisos de conectividad, para identificar necesidades de modernización de la infraestructura de los tramos de conectividad de baja clasificación.</p> <p>Evaluar el número de vehículos de carga que transitan por autopistas Vs carreteras libres, conforme a los pesos y dimensiones que autoriza la NOM-012.</p> <p>Evaluar permisos de conectividad, para identificar necesidades de modernización de la infraestructura de los tramos de conectividad de baja clasificación</p> <p>Evaluar no se autorice conectividad para configuraciones de doble semirremolque, sólo para configuraciones de tractocamión semirremolque (T-S), inclusive en caminos tipo D cuando se requiera.</p> <p>Evaluar requerimientos y tramitología.</p>	<p>La SCT con base en las autorizaciones y solicitudes que hasta la fecha existen determinar los tramos de reclasificación.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
	ATCCEVAC	Evaluar la manera de hacer más sencilla la solicitud de conectividad.	Al transportista en todo el país le ha costado mucho trabajo comprender la supuesta "sencillez" en la elaboración de una ruta de conectividad, muchas solicitudes fueron rechazadas por no haberse presentado correctamente. Debería desaparecer la conectividad de la norma. Lo ideal sería que se tomara en cuenta la conectividad que se indica en el reglamento de pesos y dimensiones (art. 6º. RPD).
<p>6.4.2.1 Los vehículos del servicio de autotransporte de pasajeros que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo al amparo de los permisos únicos respectivos con que cuenten. Los vehículos que requieran de un nuevo permiso de autotransporte federal de pasajeros, para utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad. Los vehículos de autotransporte de turismo que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad.</p>	AMOTAC	Evaluar redacción.	<p>Es confuso y contradictorio.</p> <p>Hay que recordar que los vehículos de turismo deben ofrecer comodidad y seguridad además de seguridad y al circular en caminos de clasificación tipo D y C, se pierden por la longitud, por eso la SCT, debe ser más clara en la redacción y autorización de los mismo</p>
<p>6.4.3 Tomando en cuenta los gálibos de los puentes y túneles de las carreteras, se otorgarán permisos especiales en rutas específicas para vehículos que transportan pasajeros y cargas de hasta 4,50 m de altura, siempre y cuando se verifique que todos los puentes y túneles presentan gálibos mayores.</p>	AMOTAC	Evaluar la emisión de estos permisos.	<p>Cuando se trate de contenedores se deben transportar en porta-contenedores adecuados y que den la altura y no en plataformas que exceden lo permitido.</p>
<p>7. Observancia obligatoria de esta Norma 7.1 Vehículos de fabricación nacional y de</p>	CANACAR	Evaluar la eliminación del texto del último párrafo que refiere a evitar el tránsito de las configuraciones vehiculares	<p>En base a experiencia operacional, se han presentado detenciones debidas a exceso de longitud con base en el último párrafo de este numeral.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
<p>importación.</p> <p>7.1.1 De conformidad con el artículo 30, 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 que se refiere 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>AMOTAC</p> <p>ECONOMÍA</p>	<p>Es necesario que los fabricantes cumplan con esta disposición y por parte de las autoridades, castiguen cuando no lo hagan</p> <p>Evaluar que no se elimine el último párrafo del punto 7.1.1 de la norma.</p>	<p>En la actualidad los fabricantes de remolques tipo tanque no han cumplido con la construcción de remolques con lo establecido en la NOM MEXICANA. Provocando que actualmente no existan remolques tipo tanque con la capacidad requerida por la norma 012.</p> <p>El párrafo obliga al cumplimiento de la misma en la importación de vehículos.</p> <p>El cumplimiento de normas es un elemento central para el ordenamiento del mercado interno y de las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos que se pueden importar al país y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
<p>9. Vigilancia</p> <p>La Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.</p> <p>10.6 Dependencias y Organismos que intervienen en la verificación.</p> <p>El PEC es de aplicación general, la Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.</p>	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar que exista una la policía de caminos que forme parte de la SCT.</p> <p>Evaluar la inclusión de la redacción siguiente:</p> <p><i>La Secretaría de Seguridad Pública y la SCT podrán coordinarse en la vigilancia del cumplimiento de la presente norma. La SCT establecerá conjuntamente con la SSP un grupo de trabajo permanente que de cuenta y analice la operación en los caminos federales, los accidentes, los puntos conflictivos y el establecimiento de operativos conjuntos para garantizar la seguridad en las vías de comunicación. En este grupo de trabajo, participarán las organizaciones de transportistas a efecto de considerar sus opiniones para incrementar la seguridad.”</i></p>	<p>Lo anterior para que esta vigilancia pueda ser efectiva ya que actualmente no funciona porque se dedican a todo, menos a vigilar.</p> <p>No hay coordinación entre Secretarías.</p> <p>Además es necesario incluir de manera obligatoria la presencia de observadores a los transportistas de las diferentes cámaras y organizaciones de transportistas.</p>
	<p>CANACAR</p>	<p>La evaluación de la longitud debe considerarse en función de la longitud de los semiremolques y de los remolques y no en función de la longitud total.</p>	<p>Medir la longitud en forma lineal limita el uso de los equipos actuales de las empresas además de prestarse a criterios y medidas discrecionales del personal que actualmente verifica la longitud.</p>
<p>10. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)</p> <p>10.1 Objetivo.</p> <p>Establecer el procedimiento para verificar las especificaciones de peso y dimensiones que señala la presente Norma.</p>	<p>ANTP, Jabón La Corona y CANAINCA</p>	<p>Evaluar las dificultades para realizar los operativos de medición de Pesos y Dimensiones.</p> <p>Evaluar los sistemas de medición fijos de Peso y Dimensiones de acuerdo con la NOM-010-SCFI-1994 y el reconocimiento de los sistemas de medición dinámicos.</p> <p>Evaluar la infraestructura (instalaciones, equipo y personal) con la que se cuenta para la evaluación de la NOM-012-SCT-2-2008.</p> <p>Evaluar el crecimiento de la infraestructura de centros para la verificación de pesos y dimensiones, así como de verificación de condiciones físico-mecánicas.</p> <p>Evaluar las estadísticas de la evaluación de conformidad de la NOM-012. Cantidad de vehículos infraccionados por exceso de peso, por exceso de dimensiones. Rangos encontrados en los excesos de peso y de dimensiones.</p>	
	<p>CANACINTRA</p>	<p>Evaluar las dificultades para realizar los operativos de medición de Pesos y Dimensiones.</p>	

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
		<p>Evaluar la infraestructura (instalaciones, equipo y personal) con la que se cuenta para la evaluación de la NOM-012-SCT-2-2008.</p> <p>Evaluar el crecimiento de la infraestructura de centros para la verificación de pesos y dimensiones, así como de verificación de condiciones físico-mecánicas.</p> <p>Evaluar las estadísticas de la evaluación de conformidad de la NOM-012. Cantidad de vehículos infraccionados por exceso de peso, por exceso de dimensiones. Rangos encontrados en los excesos de peso y de dimensiones.</p>	
<p>10.3.3 Para vehículos unitarios, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté más atrás, sin incluir los topes de hule. (...) En el caso de carga sobresaliente, se considerarán las excepciones establecidas en las reglas 6.2.1.7 y 6.2.1.8.</p>	<p>SCT</p> <p>CANACAR</p>	<p>Evaluar si es necesario establecer que la longitud se tome desde la carga sobresaliente delantera, hasta la carga sobresaliente trasera, según sea el caso.</p> <p>Evaluar la longitud total de las configuraciones TS, TSS y TSR, en función de las medidas de los semirremolques y de los remolques (por ejemplo, para configuraciones TS en Caminos ET y A se permitirán semirremolques de 16.16 m y menores, para Caminos Tipo B de 14.65 m y menores, etc., para configuraciones TSR en Caminos ET y A se permitirán semirremolques y remolques de 12.20 m cada uno y menores, etc.)</p> <p>Para vehículos tipo góndola se permitirán remolques de longitud 14.75 m, sin que se rebasen las longitudes máximas permitidas considerando los numerales 6.2.1.7 y 6.2.1.8.</p>	<p>No tener un incremento en el largo máximo de la configuración.</p> <p>En base a experiencia operacional, se ha detectado que este numeral ha sido motivo de interpretación discrecional en su verificación, por otra parte, se debe permitir el uso de los equipos actuales sin que por ello sea motivo de sanciones.</p>
	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar la redacción de este numeral..</p>	<p>Es necesario aclarar el punto para no caer en malas interpretaciones y asegurar de no permitir que se incremente la configuración.</p>
<p>10.3.4 Se verificará el peso bruto vehicular y dimensiones máximas de las unidades o configuraciones vehiculares que circulan por vías generales de comunicación de jurisdicción federal.</p>	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar se verifique el peso útil autorizado por tipo de vehículo, más el peso tara (del vehículo vacío sin carga) y se sumen los pesos totales según sea la configuración.</p>	<p>Por la razón de que no todos los vehículos tienen un peso tara igual, y los remolques menos, por lo mismo se provocan las competencias desleales.</p>
<p>10.3.7 Se verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso vehicular, más el peso de la carga sea mayor a 4</p>	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar que también se midan los vehículos menores a 4 t.</p>	<p>Hay vehículos de carga que transportan carga ligera pero voluminosa, como unicef, tinacos de</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
t(PBV).			plástico, por ejemplo y abusan de las dimensiones.
<p>10.4 Verificación.</p> <p>a) La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones del vehículo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, sin que se exceda el peso máximo de diseño del fabricante y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.</p> <p>b) La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado de conformidad con lo siguiente:</p>	CANACAR	<p>Evaluar que la verificación de la norma sea solamente en Centros Fijos de Pesaje, en los cuales las Dependencias involucradas se coordinen, evitando que solamente se basen en la carta de porte.</p> <p>Eliminar la verificación mediante carta de porte</p> <p>Evaluar que en la verificación de la norma, se abra la posibilidad de la autorregulación.</p>	<p>En un centro fijo se pueden coordinar las dependencias competentes para evitar varias verificaciones en un mismo tramo carretero.</p> <p>La carta de porte no da elementos para determinar el peso bruto vehicular en el momento de la verificación, así como tampoco aporta dimensiones para su verificación.</p>
<p>2. Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría</p>	SCT	Evaluar las reglas para obtener la certificación para auto-verificación.	<p>A tres años de la Norma, ninguna empresa lo ha tramitado.</p> <p>Es posible que la falta de corresponsabilidad acarree que no haya interés del usuario.</p>
<p>10.5 Unidades de Verificación.</p> <p>La Secretaría, podrá autorizar a terceros, para que lleven a cabo verificaciones de la presente Norma, de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>	CANACAR	Evaluar la posibilidad de que se autoricen Unidades de Verificación para esta Norma operadas por terceros autorizados	Dar apertura al sector privado para que verifique el cumplimiento de esta norma.
<p>12. Concordancia con normas internacionales</p> <p>La presente Norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la</p>	AMOTAC	Evaluar que el peso autorizado debe ser concordante con los estándares internacionales.	Revisar los tratados celebrados en Ginebra o en su caso con los principales socios comerciales: USA y Canadá.

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
<p>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.</p>			
<p>13. Transitorios PRIMERO.- Se abroga la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de enero de 1997, y sus ratificaciones de conformidad con las revisiones quinquenales, que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y demás disposiciones administrativas y técnicas que se opongan a la presente Norma.</p>	AMOTAC	<p>Evaluar que la NOM-012-SCT-2-1995 sea la vigente.</p>	<p>No contiene tantas trampas como la actual, misma que provoca la corrupción de cuando se aplica en las carreteras federales, por las irregularidades que de ella misma provoca.</p>
	CONATRAM	<p>Evaluar la eliminación segundo transitorio de la Norma.</p>	<p>No hay nada que justifique el incremento de 4.5 toneladas, además de ser discriminatorio para las demás configuraciones</p>
<p>TRANSITORIO SEGUNDO.- Se autoriza a las configuraciones vehiculares tipo T3-S2-R4 y T3-S2-R3, circular exclusivamente en caminos tipo "ET" y "A", con un peso adicional de 4,5 t al peso bruto vehicular máximo de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 6.1.2.2, por un periodo de 5 años.</p>	<p>ANTP, AMICP, Jabón La Corona y CANAINCA</p>	<p>Evaluar el impacto económico por sector productivo en el precio al consumidor final de los productos por la reducción del Peso Bruto Vehicular en las 24 configuraciones vehiculares de carga autorizadas, por eliminar el estímulo de la suspensión neumática a que refiere el numeral 6.1.2.2 y el segundo transitorio de la NOM-012-SCT-2-22008.</p> <p>Evaluar el costo - beneficio de la Suspensión neumática Vs Suspensión rígida (muelles) en la fatiga de los pavimentos y las mercancías.</p> <p>Esta disposición se debe eliminar de inmediato, ya que no tiene ningún sustento técnico y obedece a cuestiones políticas que no deben ser materia de una Norma Oficial</p>	<p>No se tiene sustento técnico y hace más insegura la circulación e incrementa el deterioro de los caminos y puentes, y los accidentes provocados. Se estima fue utilizado para sobrecargar más.</p>
	AMOTAC	<p>Evaluar no autorizarse doble remolque y menos aún este incremento.</p>	

Tema de la Norma	Organización	Propuesta de Evaluación	Argumentación
<p>TRANSITORIO TERCERO.- Esta Norma Oficial Mexicana incluyendo sus artículos transitorios, será evaluada por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor.</p>	<p>Dependencia AMOTAC</p>	<p>Evaluar volver a establecer una evaluación y en su caso, modificación, a los tres años de su entrada en vigor.</p>	<p>Se debe vigilar de manera constante y de observar errores en la misma evaluar el punto de manera inmediata y no esperar tres años.</p>
<p>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas unidades y configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.4, referente a casos de conectividad, tramiten y obtengan los permisos especiales correspondientes, o en su caso, la Secretaría emita el dictamen para los servicios de pasaje y turismo. Durante este plazo, los vehículos de carga podrán circular presentando la solicitud de permiso con sello de acuse de recibo de la Dirección General de Autotransporte Federal; los vehículos de autotransporte de pasaje y turismo, podrán circular en las condiciones en que lo vienen realizando, hasta que la Secretaría emita el dictamen al que deben de sujetarse.</p>	<p>CANACAR</p>	<p>Eliminarlos una vez que se reclasifiquen los tramos que se consideren necesarios.</p>	<p>En base a la temporalidad de su vigencia.</p>
<p>Las autorizaciones que se hayan otorgado con fundamento en el tercer párrafo del artículo 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, seguirán vigentes en los términos otorgados.</p>	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar su eliminación, por la razón de que se contraponen con la reglamentación de pesos y dimensiones, y por la ilegalidad de su aplicación.</p>	<p>Revisar el art, 6 del reglamento de P y D Estas autorizaciones deben de tener un tiempo de vigencia.</p>
<p>QUINTO.- Las carreteras que sean objeto de reclasificación, una vez que sean reclasificadas, se determinará cuales pueden adicionarse al Anexo 1, relativas al tema de conectividad, en los</p>	<p>CANACAR</p>	<p>Evaluar la eliminación de este transitorio, una vez que se reclasifiquen los tramos que se consideren necesarios.</p>	<p>En base a la temporalidad de su vigencia.</p>
	<p>CANACNTRA</p>	<p>Evaluar los avances en la reclasificación de carreteras mencionada en el Artículo 5 Transitorio del Reglamento de Peso y Dimensiones.</p>	
	<p>AMOTAC</p>	<p>Es necesario evaluar su eliminación.</p>	<p>No estamos de acuerdo en las rutas de</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	Argumentación
demás casos se requerirá solicitar autorización y la Secretaría determinará de manera fundada y motivada su otorgamiento o no.			conectividad por que en estos tres años se abuso de estas
Transitorio sexto. Del cumplimiento de todos los vehículos nuevos que se incorporen y los que están en operación.	SCT	Evaluar establecerlo como campo de aplicación.	Congruencia en el texto.
Capítulo 16.- Anexo 1, Tramos carreteros a que se refiere el numeral 6.4.1.1, inciso c) de casos de conectividad.	CANACAR	Evaluar la eliminación del Anexo 1.	En base a experiencia operacional, evaluar su eliminación, solamente han causado confusión tanto al sector público como al sector privado.
	AMOTAC	Evaluar su propuesta de clasificación de carreteras.	
	ANTP y CANAINCA	Evaluar los avances en la Reclasificación de Carreteras.	Que las carreteras se adecuen al mapa que la DGAF elaboró con los tipos de carreteras (ET Y A, B, C y D) Que se lleve a cabo la reclasificación de carreteras y se publiquen todas.
	ATCCEVAC	Evaluar mantener la clasificación actual de carreteras.	Los mapas para determinar conectividades actualmente son confusos y no están actualizados.
	PEMEX-REF-SAR	Evaluar desarrollar un archivo electrónico dentro del ambiente de Google Earth, que contenga la tipificación de carreteras, para simplificar la solicitud de permisos de conectividad.	