

Cofemer Cofemer

ERF-SDR
B00A006726

De: Patricia Vizcaya Angeles <p.vizcaya@antp.org.mx>
Enviado el: viernes, 13 de junio de 2014 03:46 p.m.
Para: Cofemer Cofemer
CC: Leonardo Gomez; Lic Oscar D Moreno Martinez; Antonio Jorge Capiz; Lic. Patricia Vizcaya Angeles
Asunto: Comentarios MIR-Proy NOM-012-SCT-2-2014
Datos adjuntos: Análisis de la MIR ANTP 130614.docx; 31691.177.59.26.Anexo E. Costos de accidentes.xlsx

LIC. VIRGILIO ANDRADE MARTINEZ

TITULAR DE LA COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA.

En relación al NUEVO envío de MIR DE ALTO IMPACTO CON ANALISIS DE IMPACTO EN LA COMPETENCIA Y ANALISIS DE RIESGO, del Anteproyecto de NOM-012-SCT-2-2014, publicada el 3 de junio del presente en la página de esa H. Comisión, me permito resaltar del documento anexo:

[31691.177.59.26.Anexo E. Costos de accidentes.xlsx](#)

El anexo que presenta la SCT, "calculo beneficio siniestralidad" (doble articulado vs. Articulado sencillo) para determinar el costo de lesionados, muertos y daños materiales por accidentes del T3-S2-R4 vs T3-S3, no considera los viajes adicionales de la carga que deja de mover el T3-S2-R4, y que se transporta, en configuraciones sencillas; considerando el factor del vehículo km adicional del articulado sencillo, se obtiene un costo mayor por accidentes que el beneficio que calcula la SCT "472, 218" por la limitación del T3-S2-R4, en carreteras tipo B.

Resumen Costos de Lesionados, Muertos y Daños		
Materiales		
Sin la medida		Sin la medida
Articulado sencillo	121,022,657	121,022,657
Doble articulado	37,166,697	37,166,697
Suma	158,189,354	158,189,354
Con la medida		Con la medida corregida
Articulado sencillo	121,022,657	121,022,657
Articulado sencillo sustituye al doble articulado	36,694,679	51,010,643
Suma	157,717,336	172,033,300
BENEFICIO		\$ 472,018
		-9%

Considera los viajes adicionales de sencillos de la carga que deja el full

Configuración	Carga útil/Cont. B	Carga del sencillo Vs full
T3-S3	38.5	0.78
T3-S2-R4	41	
T3-S2	23	
T3-S2-R4	41	0.56

Solamente considera el indicador de un viaje que lleva el 70% de la carga que puede llevar el full.

Con el cálculo corregido el beneficio es negativo

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
DIRECCIÓN GENERAL
13 JUN. 2014
RECIBIDO
RUBRICA:

Lo anterior, con la finalidad de que sea tomado en cuenta en la solicitud que esa H. Comisión realice a la SCT, para ampliaciones y correcciones como lo determina la legislación de la materia.

(se anexan estudios correspondientes)

Saludos.

Lic. Patricia Vizcaya Angeles.
Gerente Jurídico y de Normatividad
Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C.
Nextel: 10417320
Tels. 5524-3314- 55343598
p.vizcaya@antp.org.mx

Aviso de privacidad de información:

La información contenida en este correo electrónico así como cualquier archivo adjunto y/o documentos vinculados al mismo, está dirigida únicamente para el uso del individuo (s) o entidad a la que fue enviada y puede contener información privilegiada, confidencial o de propiedad intelectual protegido por la ley. Cualquier difusión, distribución o copia de este correo electrónico en su contenido está prohibida. Esta notificación sirve como aviso de privacidad de información de ANTP (Mayor información visita: http://www.antp.org.mx/?page_id=685) y de manifiesto de cualquier acuerdo de confidencialidad o no divulgación.

Si usted recibió esta comunicación por error o no es el destinatario al que fue enviado, por favor de notifica al remitente de inmediato y borra este mensaje desde su servidor.

Lic. Patricia Vizcaya Angeles.
Gerente Jurídico y de Normatividad
Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C.
Nextel: 10417320
Tels. 5524-3314- 55343598
p.vizcaya@antp.org.mx



Aviso de privacidad de información:

La información contenida en este correo electrónico así como cualquier archivo adjunto y/o documentos vinculados al mismo, está dirigida únicamente para el uso del individuo (s) o entidad a la que fue enviada y puede contener información privilegiada, confidencial o de propiedad intelectual protegido por la ley. Cualquier difusión, distribución o copia de este correo electrónico en su contenido está prohibida. Esta notificación sirve como aviso de privacidad de información de ANTP (Mayor información visita: http://www.antp.org.mx/?page_id=685) y de manifiesto de cualquier acuerdo de confidencialidad o no divulgación.

Si usted recibió esta comunicación por error o no es el destinatario al que fue enviado, por favor de notifica al remitente de inmediato y borra este mensaje desde su servidor.



PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2011-075

"2011, Año del Turismo en México"

México, D. F., a 26 de mayo de 2011

MTRO. DIONISIO PÉREZ-JÁCOME FRISCIONE
Secretario de Comunicaciones y Transportes

ING. JOSÉ GUADALUPE TARCISIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Director General
Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos

ING. FACUNDO ROSAS ROSAS
Comisionado General
Policía Federal

LIC. JOSÉ CALZADA ROVIROSA
Gobernador del Estado de Querétaro

LIC. ROBERTO LOYOLA VERA
Secretario de Gobierno
Gobierno del Estado de Querétaro

CAP. ADOLFO VEGA MONTOTO
Secretario de Seguridad Ciudadana
Gobierno del Estado de Querétaro

P r e s e n t e

Asunto: Se emite opinión

Hago referencia al *"Convenio que regula el tránsito de vehículos de carga pesada, materiales y residuos peligrosos de largo itinerario y con origen-destino la zona metropolitana de Querétaro"* (Convenio), publicado en el periódico oficial del Gobierno del Estado de Querétaro "La Sombra de Arteaga" el 4 de febrero de 2011.

Al respecto, esta autoridad emite opinión sobre los efectos que el Convenio podría tener en materia de competencia y libre concurrencia. La presente no prejuzga sobre aspectos de cualquier otra índole que el Convenio pudiera tener, en particular sobre su alcance de aplicación, toda vez que no son competencia de esta autoridad.

El Convenio fue suscrito por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Caminos y Puentes Federales de Ingresos, la Policía Federal, las Secretarías de Gobierno y de Seguridad Ciudadana del Gobierno del Estado de Querétaro, así como por cámaras y asociaciones de transportistas, denominados todos ellos participantes como "LAS PARTES".



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2011-075

"2011, Año del Turismo en México"

La cláusula primera señala que el Convenio tiene por objeto "regular el tránsito de vehículos de carga pesada (mayor a 4 toneladas), materiales y residuos peligrosos (cualquier conformación) de largo itinerario y con origen-destino en los municipios que integran la **"ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO"**, con la finalidad de disminuir riesgos para la población y prevenir accidentes que pudiesen presentarse por la circulación de vehículos de autotransporte que por la carga que transportan y sus dimensiones implican en sí mismo un riesgo para la seguridad tanto de los usuarios, como de la infraestructura carretera."

El alcance del Convenio en cuanto a su aplicación y exigencia a terceros no considerados como "LAS PARTES" no es claro y se puede prestar a diferencias de interpretación. Por una parte existen numerales de los apartados de declaraciones y cláusulas que permiten inferir que el cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio obliga sólo a "LAS PARTES". Además, el Convenio no contempla sanciones para quien no cumpla las disposiciones del Convenio. Estos numerales son:

"VI. De "LAS PARTES"

(...)

VI.4. Ejerciendo libremente su voluntad para celebrar este convenio, mutuamente se obligan conforme al tenor de las siguientes:"

"SEGUNDA.- Tomando en cuenta el acuerdo que regula el tránsito de vehículos de carga pesada, materiales y residuos peligrosos y de largo itinerario por la zona urbana de los municipios de Corregidora y Querétaro, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro, "La Sombra de Arteaga", el 23 de marzo de 1995; **"LAS PARTES"** manifiestan conocer su contenido y alcance, y que es su voluntad sujetarse a su contenidos y alcance; reiterando su conformidad en las prohibiciones contenidas en dicho instrumentos.

TERCERA.- De conformidad con el contenido del acuerdo para definir las acciones necesarias para normar el tránsito de transporte de carga de largo itinerario y de vehículos que transportan carga peligrosa, evitando su paso por los tramos municipalizados que cruzan la Zona Metropolitana de Querétaro, de fecha 24 de julio del 2000, y tomando en cuenta que ha operado la condición resolutoria a que se refiere su cláusula décima, por haberse construido los libramiento que permiten no circular por la zona metropolitana de Querétaro, **"LAS PARTES"** convienen en que el presente instrumento sustituya los efectos de ese acuerdo."

"DÉCIMA TERCERA.- "LAS PARTES" acuerdan que el personal operativo de la "LA SSC" y de las corporaciones de seguridad pública y tránsito municipales que integran las **"ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO"**, realizarán mensualmente un informe que permita dar seguimiento a las obligaciones de las partes y evaluar sus resultados." (énfasis añadido)

Sin embargo, también existen cláusulas que permiten inferir que la observancia de las disposiciones del Convenio será exigible a terceros no incluidos en "LAS PARTES". Estas cláusulas son:



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2011-075

"2011, Año del Turismo en México"

"SÉPTIMA.- En los principales accesos de los municipios que integran la **"ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO"**, las autoridades competentes establecerán un operativo de vigilancia estática, permanente, continua y de información para la verificación, inspección y vigilancia de las presentes reglas de operación, en los lugares siguientes:
(...)

NOVENA.- "LA SCT" y la **"EL ESTADO"**, instalarán las señales preventivas y restrictivas necesarias para que los conductores de vehículos de carga pesada (mayor a 4 toneladas) materiales y residuos peligrosos de largo itinerario, se enteren de las restricciones a la circulación por las vialidades restringidas y las vías alternas a utilizar.
(...)

DÉCIMA PRIMERA.- Para obtener uno de los distintivos adheribles o registros a los que se refiere la cláusula anterior, el interesado deberá acreditar oportunamente el cumplimiento de los requisitos emitidos por la "LA SSC", en materia de seguridad, con los documentos correspondientes a la carga y la carta porte relacionada a la misma; acreditando que su destino son los municipios que integran la "ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO". (énfasis añadido).

En caso de que la intención de las autoridades firmantes del Convenio haya sido limitar la obligatoriedad de las disposiciones del Convenio sólo a las partes firmantes, excluyendo su aplicación a terceros, esta autoridad recomienda modificar el Convenio para aclarar esta situación.

Si por el contrario, el alcance de aplicación real del Convenio es que impone obligaciones a terceros no incluidos en "LAS PARTES", esta Comisión considera que algunas disposiciones crearían ventajas exclusivas e introducirían distorsiones al funcionamiento eficiente de los mercados de autotransporte de carga. De esta forma, el Convenio sería contrario al interés público y al proceso de competencia y libre concurrencia, garantía tutelada por el artículo 28 Constitucional. A continuación, se presentan los comentarios sobre aspectos particulares del Convenio.

I. Distorsiones a la eficiencia del servicio de autotransporte de carga

La cláusula sexta restringe el tránsito de los vehículos de transporte de carga con doble semirremolque en las vialidades de los municipios que integran la zona metropolitana de Querétaro (ZMQ). De esta forma, no se permite prestar el servicio de transporte mediante vehículos con esta configuración desde o hacia domicilios que se encuentren dentro de la ZMQ.

Esta autoridad considera que esta disposición impacta de manera negativa la eficiencia en el servicio de autotransporte y afecta el bienestar de la población. Con esta disposición se obliga a utilizar vehículos con capacidad de carga menor a los de doble configuración, lo que implica mayores costos para los usuarios del servicio de transporte en el traslado de sus productos o



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2011-075

"2011, Año del Turismo en México"

mercancías, así como de insumos o desechos. Esta situación se traduce, en última instancia, en el aumento de los precios de los productos que adquieren los consumidores.

Por lo anterior, esta Comisión recomienda a las autoridades que suscribieron el Convenio realizar los estudios técnicos correspondientes a fin de determinar y cuantificar los beneficios que en términos de seguridad pudiera aportar esta disposición y compararlos con sus efectos negativos sobre la eficiencia económica. Asimismo, se recomienda que a partir de estos estudios se evalúen otras opciones o instrumentos regulatorios que permitan lograr los objetivos de disminuir riesgos a la población y prevenir accidentes, sin que se distorsione el proceso de competencia y libre concurrencia en los mercados de autotransporte de carga. Una opción podría ser, por ejemplo, considerar horarios específicos para que vehículos de carga de doble semirremolque puedan circular en la ZMQ, como lo contempla la cláusula sexta del Convenio para los vehículos que transportan materiales y residuos peligrosos.

II. Ventajas exclusivas

La cláusula sexta del convenio también crea ventajas exclusivas a favor de los permisionarios del servicio de autotransporte federal de carga y de los concesionarios estatales del servicio especializado de transporte de carga (en adelante se entenderán en conjunto como prestadores del servicio de transporte de carga), en el transporte de carga pesada mayor a 4 toneladas, materiales y residuos peligrosos desde o hacia un domicilio que se encuentre en la ZMQ. La cláusula sexta señala:

*"Para transportar carga pesada (mayor a 4 toneladas), materiales y residuos peligrosos por las vialidades de los municipios que integran la **"ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO"**, es necesario que la autoridad estatal así lo establezca en el registro otorgado de **"LOS TRANSPORTISTAS"**, sin perjuicio de las autorizaciones que otorguen otras dependencias del Ejecutivo Federal, de conformidad con las disposiciones legales aplicables." (énfasis añadido).*

De esta forma, el Convenio señala que el registro se otorgará a "LOS TRANSPORTISTAS" que, como se detalla en el proemio del Convenio, son los prestadores del servicio de transporte de carga.

Esta ventaja exclusiva se complementa con las siguientes disposiciones de las cláusulas sexta y décima primera del Convenio:

"SEXTA.- (...)

*La carta de porte será válida como autorización para el transporte de carga pesada (mayor a cuatro toneladas) que tenga como destino eventual los municipios que integran la **"ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO"**. Cuando los viajes desde y hacia los municipios que integran la **"ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO"**, se realicen de manera constante o periódica, se requerirá la tramitación del registro correspondiente y que por su recurrencia pueda ser factible de considerarse como residente "Calcomanía Distintiva". (énfasis añadido)*



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2011-075

"2011, Año del Turismo en México"

(...)"

"DÉCIMA PRIMERA.- Para obtener uno de los distintivos adheribles o registros a los que se refiere la cláusula anterior, el interesado deberá acreditar oportunamente el cumplimiento de los requisitos emitidos por la "LA SSC", en materia de seguridad, con los documentos correspondientes a la carga y la carta porte relacionada a la misma; acreditando que su destino son los municipios que integran la "ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO"." (énfasis añadido).

Así, el Convenio establece que la carta de porte será válida como autorización, documento que los transportistas privados (particulares que transportan carga o bienes propios pero no prestan el servicio a terceros) no tienen, pero que los prestadores del servicio de transporte de carga sí portan.¹ De esta forma, los prestadores del servicio de transporte de carga no tienen la necesidad de solicitar el registro, mientras que los autotransportistas privados necesariamente deben hacerlo para poder circular por las vialidades de la ZMQ.

No obstante lo anterior, para que los autotransportistas privados puedan obtener autorización requieren, de conformidad con lo establecido en el Convenio: i) demostrar que el transporte de sus cargas desde o hacia la ZMQ tiene la recurrencia necesaria para que pueda ser "factible" considerársele residente; y ii) acreditar el cumplimiento de requisitos de seguridad con documentos de carga y la carta de porte. Dado que el Convenio no define cuál es el nivel de recurrencia del transporte que se considera necesaria y requiere la carta de porte para poder otorgar el registro, se hace prácticamente imposible que el autotransportista privado pueda obtener la autorización. Es decir, se impide el funcionamiento del autotransportista privado para el movimiento de carga dentro de la ZMQ, por lo que la única opción serían los prestadores del servicio de transporte de carga. De esta forma, se crea una ventaja exclusiva a favor de estos últimos y se generan ineficiencias en el autotransporte de carga.

Por lo anterior, esta autoridad recomienda modificar el Convenio a efecto de que se establezcan requisitos mínimos para poder transportar carga en las vialidades de la ZMQ y su aplicación sea general y no discriminatoria para cualquier solicitante de autorización.

Las recomendaciones que esta autoridad hace en este documento buscan eliminar distorsiones al funcionamiento eficiente de los mercados y favorecer el interés público. Sólo mediante la promoción de la competencia y la eficiencia de los mercados se logrará una mayor productividad y competitividad del sector de autotransporte, así como elevar el bienestar de la población.

¹ La fracción II del artículo 2 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal señala que la carta de porte "es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen". Asimismo, el artículo 581 del capítulo I "Del contrato mercantil de transporte terrestre" del Código de Comercio señala "El portador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. (...)"



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2011-075

"2011, Año del Turismo en México"

Finalmente, esta autoridad manifiesta su entera disposición a colaborar con las autoridades firmantes del Convenio en los trabajos encaminados a diseñar y modificar marcos legales del sector autotransporte a fin de que resulten favorables al proceso de competencia y libre concurrencia en los mercados.

La presente opinión se emite con fundamento en los artículos 1°, 2°, 3°, 23, 24, fracciones XI, XVIII y XIX y 28, fracciones I, V y VI de la Ley Federal de Competencia Económica, así como en los artículos 1, 3, 8, fracción II, 20 y 22, fracción VIII del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarles la seguridad de mi atenta consideración.

ATENTAMENTE


EDUARDO PÉREZ MOTTA
PRESIDENTE

C.c.p. Ing. Luis Vázquez Zepeda, Director General del Centro de la SCT.
Ing. Armando Sención Guzmán, Delegado regional III Querétaro, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.
Comisario Antonio Amado Narro Flores, Coordinador Estatal Querétaro, Policía Federal.

Cálculo beneficio siniestralidad (Doble Articulado vs Articulado Sencillo)

Sin la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	102	51,185,450	28,956,933	40,880,274
Veh.-Km.	16.81	16.81	16.81		
Índice	17.19	6.07	3,044,941		
Doblemente articulado					
Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos	
Carreteras tipo B	81	20	21,035,000	8,115,957	8,015,740
Veh.-Km.	3.54	3.54	3.54		
Índice	22.90	5.65	5,942,090		
Con la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	102	51,185,450	28,956,933	40,880,274
Veh.-Km.	16.81	16.81	16.81		
Doblemente articulado					
Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos	
Veh.-Km. T3-S2-R4	3.54	3.54	3.54	8,778,975	12,393,816
Veh.-Km. T3-S3	5.10	5.10	5.10		
Índice	17.19	6.07	3,044,941		
Saldo con T3-S3	88	31	15,521,889		

Datos a 2010.

FUENTE: Instituto Mexicano del Transporte.

Resumen Costos de Lesionados, Muertos y Daños Materiales

Sin la medida	
Articulado sencillo	121,022,657
Doble articulado	37,166,697
Suma	158,189,354
Con la medida	
Articulado sencillo	121,022,657
Articulado sencillo sustituye al doble articulado	36,694,679
Suma	157,717,336

BENEFICIO	\$ 472,018
------------------	-------------------

Cálculo beneficio siniestralidad (Doble Articulado vs Articulado Sencillo T3S3)

Sin la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	102	51,185,450	28,956,933	40,880,274
Veh.-Km.	16.81	16.81	16.81		
Índice	17.19	6.07	3,044,941		
Doblemente articulado					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
Carreteras tipo B	81	20	21,035,000	8,115,957	8,015,740
Veh.-Km.	3.54	3.54	3.54		
Índice	22.90	5.65	5,942,090		
Con la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	102	51,185,450	28,956,933	40,880,274
Veh.-Km.	16.81	16.81	16.81		
Doblemente articulado					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
Veh.-Km. T3-S2-R4	3.54	3.54	3.54	8,778,975	12,393,816
Veh.-Km. T3-S3	5.10	5.10	5.10		
Índice	17.19	6.07	3,044,941		
Saldo con T3-S3	88	31	15,521,889		

Datos a 2010.

FUENTE: Instituto Mexicano del Transporte.

Cálculo beneficio siniestralidad (Doble Articulado vs Articulado Sencillo 50% T3S2 y 50% T3S3)

Sin la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	102	51,185,450	28,956,933	40,880,274
Veh.-Km.	16.81	16.81	16.81		
Índice	17.19	6.07	3,044,941		
Doblemente articulado					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
Carreteras tipo B	81	20	21,035,000	8,115,957	8,015,740
Veh.-Km.	3.54	3.54	3.54		
Índice	22.90	5.65	5,942,090		
Con la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	102	51,185,450	28,956,933	40,880,274
Veh.-Km.	16.81	16.81	16.81		
Doblemente articulado					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
Veh.-Km. T3-S2-R4	3.54	3.54	3.54	9,815,381	13,856,975
Veh.-Km. T3-S2	3.15	3.15	3.1506		
Índice	17.19	6.07	3,044,941		
Saldo con T3-S2	54.15	19.11	9,593,390		
Veh.-Km. T3-S3	2.55	2.55	2.55		
Índice	17.19	6.07	3,044,941		
Saldo con T3-S3	44	15	7,760,944		
Saldo con T-S	98	35	17,354,334		

Datos a 2010.

FUENTE: Instituto Mexicano del Transporte.

Resumen Costos de Lesionados, Muertos y Daños Materiales

Sin la medida	
Articulado sencillo	121,022,657
Doble articulado	37,166,697
Suma	158,189,354
Con la medida	
Articulado sencillo	121,022,657
Articulado sencillo sustituye al doble articulado	36,694,679
Suma	157,717,336

BENEFICIO	\$ 472,018
	0.30%

Resumen Costos de Lesionados, Muertos y Daños Materiales

Sin la medida	
Articulado sencillo	121,022,657
Doble articulado	37,166,697
Suma	158,189,354
Con la medida	
Articulado sencillo	121,022,657
Articulado sencillo sustituye al doble articulado	41,026,690
Suma	162,049,347

BENEFICIO	-\$ 3,859,993
	-2.44%

MIR DE ALTO IMPACTO	COMENTARIOS ANTP
Justificación: La Secretaría de Comunicaciones y Transporte a través de la Subsecretaría de Transporte tiene facultades expresas para emitir este instrumento jurídico conforme a lo dispuesto en los 36, fracciones I,XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Artículos 1°, 3°, fracción XI, 38, fracción II, 40°, fracción III y XVI, 41°, 43 y 47, fracciones I,I,III y IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; artículos 1o. y 5o. fracciones IV y VI, 39, 60, 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; artículo 40 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; artículo 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; artículo 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; artículos 1o., 3o., 4o., 5o. y 6o. del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	De acuerdo a los documentos presentados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), mediante los cuales pretende sustentar la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) del anteproyecto antes citado, consideramos importante hacer notar que dicha Dependencia es omisa en presentar el análisis en términos monetarios del valor presente de los costos y beneficios potenciales y de las alternativas consideradas del anteproyecto que nos ocupa, el cual es un documento que la propia LSFMN contempla como requisito obligatorio para los procesos de modificación de una norma de alto impacto.
I.- DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS GENERALES DE LA REGULACIÓN	
1. Describe los objetivos generales de la regulación propuesta Antecedentes La "Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal" (en adelante NOM-012), fue publicada el 1 de abril de 2008 en el Diario Oficial de la Federación. Asimismo, en fecha 7 de noviembre de 2008, se publica en ese mismo órgano de difusión, la "Aclaración a los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal". Cabe hacer mención que en reunión celebrada el 28 de mayo de 2013, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre acordó, como resultado de la revisión quinquenal, lo siguiente: "Notificar al Secretariado Técnico de la Comisión Nacional de Normalización se dé continuidad a la vigencia y aplicación de la Norma NOM-012-SCT-2-2008, por 5 años." El objetivo y campo de aplicación de la NOM-012 señala: "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	El resultado de la revisión quinquenal no fue publicado en el DOF, tal como lo señala el art. 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), por lo que no produce efectos jurídicos ni tendría obligatoriedad por parte de los particulares.

comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento." El dos de mayo de 2013 se conformó un Panel de Expertos a partir del Acuerdo de Entendimiento suscrito el dos de mayo del 2013, entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y las principales cámaras y asociaciones del Subsector del Autotransporte para que, con base en los estudios e información existentes en materia de peso y dimensiones, emitiera opinión con relación a la NOM-012. El Cuerpo Colegiado, después de su instalación por el Secretario de Comunicaciones y Transportes el 17 de mayo del 2013, celebró 25 sesiones de trabajo y fue conformado por los siguientes integrantes: Presidente: 1. Dr. José Rubén Hernández Cid. (Doctor en Matemáticas Aplicadas y Actuario). Instituto Tecnológico Autónomo de México, ITAM. Panelistas: 2. Dr. Juan Carlos Belausteguigoitia Rius. (Economista Ambiental). Centro Mario Molina. 3. Ing. José Saúl Choreño Quintanar. (Especialista en Sistemas de Transporte). Instituto Politécnico Nacional. 4. Dr. Salvador García Rodríguez. (Especialista en Administración de la Construcción). Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. 5. Dr. Roberto Meli Piralla. (Especialista en Ingeniería Estructural). Universidad Nacional Autónoma de México. 6. Dr. Arcadio Poveda Ricalde. (Investigador del Instituto de Astronomía de la UNAM). Universidad Nacional Autónoma de México. 7. Dr. Arturo Ramírez Flores. (Investigador). Centro de Investigación en Matemáticas. 8. Dr. Octavio Agustín Rascón Chávez. (Ingeniero Civil y Doctor en Ingeniería). Universidad Nacional Autónoma de México. 9. Dr. Ramiro Tovar Landa. (Economista y especialista en Políticas de Competencia y Regulación). Instituto Tecnológico Autónomo de México. Asesor Técnico: 10. Dr. Francisco Javier Carrión Viramontes. (Especialista en Dinámica Vehicular e Integridad Estructural). Instituto Mexicano del Transporte. El trabajo desempeñado comprendió recibir a 13 representantes de todos los adherentes al instrumento citado. 1) Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C (ANPACT); 2) Asociación Nacional de la Industria Química (ANIQ); 3) Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR); 4) Cámara Nacional de la Industria de Transformación (CANACINTRA); 5) Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP); 6) Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM); 7) Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO); 8) Consejo Mexicano de la Industria de Productos de Consumo (CONMÉXICO); 9) Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT); 10) Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León (CAINTRA); 11) Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC); 12) Unión Nacional de Transportistas Campesinos (UNTRAC), y 13) Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (ANTAD). El ejercicio desarrollado contó con la participación de 6 expertos nacionales del Instituto Mexicano del Transporte; Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México; Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C. (AMIS); Centro de Experimentación y	La Integración de un Panel de Expertos se encuentra al margen del Proceso de Normalización, por los que sus recomendaciones no tienen carácter vinculatorio, de tal manera que el Subcomité debió hacer su propio análisis de manera independiente y autónoma de las recomendaciones inherentes a la NOM vigente. Las recomendaciones que realiza el Panel de Expertos, se refieren a forma exclusivas a una de las 27 configuraciones vehiculares de la NOM- vigente. En el comunicado 297 visible en la pagina de internet de la SCT, el 6 de diciembre de 2013, su texto difiere de la letra de las 22 recomendaciones notificadas a los integrantes del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre (CCNN-TT). En el seno de subcomité No. 2 correspondiente a la revisión especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación, no se analizo ni acordó la justificación que llevo a los expertos panelistas a emitir sus recomendaciones, por lo que no formaron parte del proceso de normalización, por lo que constituyo un vicio de origen que INVALIDA EL PROCESO DE NORMALIZACIÓN. Partiendo de que las recomendaciones del panel fueron emitidas de parte del panel de expertos el 6 de Diciembre del 2013, no son utilizadas como documento oficial ya que la SCT presentó un comunicado desvirtuando la versión original.
--	---

Seguridad Vial México, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, y Centro Mario Molina. De igual manera, concurrieron al ejercicio 2 expertos internacionales provenientes respectivamente de la Asociación Mundial de Carreteras y de la Federal Highway Administration del Gobierno de los Estados Unidos de América. También tuvieron lugar, intervenciones de servidores públicos invitados de la Dirección General de Autotransporte Federal y la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, adscritas ambas a la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Petróleos Mexicanos; Policía Federal, así como del Presidente de la Comisión de Transporte de la H. Cámara de Diputados. Lo anterior fue complementado con la exhaustiva revisión de artículos, estudios y otros materiales de autoría y fuentes diversas, con la inclusión de la experiencia de otros países en la materia, acción que trascendió, necesariamente, la presencia de los integrantes del Panel en las sesiones de trabajo al ámbito de la actividad de orden virtual, más demandante en términos de tiempo dedicado a la revisión y análisis de un universo de aproximadamente 300 registros de información. El cierre de los trabajos del Panel de Expertos tuvo lugar el dos de diciembre de 2013, con la conclusión de la tarea asignada. El aspecto fundamental de las discusiones sostenidas versó sobre la cuestión del peso máximo permitido al autotransporte, para posteriormente identificar otros temas relevantes que abonan a la seguridad nacional, conservación de la infraestructura, preservación del medio ambiente y promoción de la competitividad que, en su conjunto, fueron consignadas en diversas recomendaciones, publicadas en la página internet de la SCT, mediante comunicado 297 de fecha 6 de diciembre de 2013 [ANEXO 1] De las recomendaciones del Panel de Expertos, asociadas al Anteproyecto de modificación de la NOM-012, se tienen las siguientes: ?

No se autoriza el transporte de hasta 80 toneladas de carga en los fulles que estuvo vigente hasta mayo de 2013, y se tope máximo en 75.5 toneladas. ? Revisar en un periodo preferentemente de tres años, el peso máximo de carga. ? Mantener el límite máximo de velocidad de circulación en carreteras federales, que es de 80 kilómetros por hora para camiones de carga y de 95 kilómetros por hora para autobuses de pasaje y turismo, a través de gobernadores de velocidad obligatorios. ? Obligar el equipamiento de fulles con tecnología que abone a la seguridad, tales como: cámara y bloqueadores de señales en cabina; GPS; sistemas de acoplamiento de última generación; frenos ABS y sincronizador de frenado entre remolques. ? Emitir licencias especiales para los conductores de fulles, las cuales se obtendrían mediante un proceso de acreditación de experiencia y de capacidades llevado en centros especializados y certificados. ? Restringir la circulación de fulles a caminos de

mayores especificaciones (ejes troncales y autopistas de dos y cuatro carriles denominadas ET y A); limitar permisos de conectividad en carreteras hasta tipo B y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios. ? Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos con mecanismos electrónicos (básculas dinámicas), que garanticen el respeto a la norma y faciliten la aplicación de sanciones. ? Establecer la corresponsabilidad entre los permisionarios y las compañías expedidoras de la carga que contratan el servicio, ante eventuales violaciones a las normas. ? Disponer la instalación progresiva de un mecanismo efectivo para la aplicación de multas electrónicas. Objetivos Por productividad y competitividad, es deseable transportar la mayor cantidad de carga por viaje; sin embargo, es necesario establecer límites de peso y dimensiones de los vehículos para evitar el daño a la infraestructura carretera y de puentes, así como permitir una operación segura y la convivencia entre los diversos usuarios de las carreteras de jurisdicción federal del país. Estos límites de peso y dimensiones se establecen en el “Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994, y reformado en fechas: 25 de marzo de 1994, 7 de mayo de 1996, 8 de agosto de 2000, 19 de octubre de 2000 y 15 de noviembre de 2006; así como en la NOM-012. Los objetivos generales de la regulación propuesta son: ? Actualizar las especificaciones técnicas de la NOM-012; atendiéndose las recomendaciones del Panel de Expertos que revisó la Norma, privilegiando la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, evitando el daño a la infraestructura carretera, promoviéndose la competitividad y productividad del subsector autotransporte, así como la preservación del ambiente. ?

Eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012 que, en forma diferenciada, solo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. ? Actualizar la Tabla B de PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO, de conformidad con los pesos máximos autorizados por tipo de eje y camino que se establecieron en la Tabla A. ? Actualizar la NOM-012 considerando las nuevas tecnologías de vehículos que se han desarrollado en el sector, como es el caso de los vehículos vocacionales (revolvedoras) utilizados por la industria de la construcción, así como aquellos que

En el documento original de las recomendaciones emitidas por el panel de expertos en ninguno de los puntos se maneja la versión “Eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012”

<u>son utilizados para el autotransporte federal de pasajeros</u> (autobuses de última generación), con el objeto de establecer las disposiciones de peso y dimensiones que deben cumplir cuando circulen en los caminos y puentes de jurisdicción federal, sin afectar la seguridad de los usuarios y controlar los daños que provocan a la infraestructura. ? Establecer en la NOM-012 <u>disposiciones que permitan la verificación rápida, transparente y expedita del peso de los vehículos en las carreteras, a través de básculas de pesaje dinámico</u>, con la finalidad de contribuir en el fortalecimiento de los mecanismos de cumplimiento de la normatividad, con su consecuente impacto en la seguridad de los usuarios y de las vías de comunicación de jurisdicción federal. ? <u>Adecuar las especificaciones, especialmente en aquéllos vehículos más largos, a las condiciones de geometría de la infraestructura carretera. ? Establecer las disposiciones y condiciones que deben cumplir los transportistas que soliciten permisos por casos de conectividad, o bien que requieran autorización para entrar o salir de una plaza de producción.</u> ? Dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 51, párrafo tercero, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en lo relativo a la revisión quinquenal de las Normas Oficiales Mexicanas. Derivado de todo lo anterior, el 31 de enero de 2014 se celebró la primera sesión extraordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNNTT), donde se aprobó: Instruir al Subcomité No. 2 “Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación”, a efecto de que dé inicio a los trabajos para determinar, de acuerdo a las Recomendaciones del Panel de Expertos, las modificaciones a que haya lugar para la actualización de 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”. La respuesta debe contener la información suficiente para entender las principales características y propósitos de la propuesta regulatoria. El lector debe poder obtener una respuesta concisa a las siguientes preguntas:	Al eliminar la diferenciación de vehículos se desincentivaría la productividad del país, la competitividad y el cuidado del medio ambiente, así como el daño a la infraestructura por el incremento de frecuencia de vehículos sobre el pavimento. En la propuesta de NOM-012-SCT-2-2014 solo se exige especificaciones técnicas y disposiciones de seguridad y control solo para vehículos doblemente articulados (fulles), eliminando este requerimiento para el resto de las configuraciones, desincentivando su uso en todos los vehículos. Incluso se elimina este requerimiento para autobuses. Al actualizar la tabla por eje como se pretende en la propuesta de NOM-012-SCT-2-2014, de forma discriminada se incrementa el peso para vehículos TS (sencillos) Y C (camiones), sin estudio técnico o fundamento válido, aun y cuando ya comparando las descargas por eje tenían mayor impacto al pavimento que los TSR Y TSS (fulles) como lo indica el Anexo 2. La tabla de descarga por eje que se contemplaba en la NOM-012-sct-2-2008 se encontraba ya
--	---

• ¿Qué objetivos persigue la regulación? • ¿Qué resultados se espera alcanzar una vez aplicada la regulación?	homologada a estándares internacionales y la nueva propuesta de norma NOM-012-SCT-2-2014 en configuraciones TS (sencillo) y C (camión) se les está otorgando un incremento sin fundamento técnico muy por encima de los estándares internacionales lo cual causaría un impacto a infraestructura de puentes y pavimentos. Las carreteras no han tenido una disminución en sus especificaciones y/o adecuaciones, al contrario se han mejorado estas dos últimas . La NOM-012 de 1980 contaba con la clasificación de carreteras tipo A, B y C donde se permitía en carreteras tipo A, la circulación de vehículos doblemente articulados (fulles) a 81.5 toneladas de PBV. Con el tiempo gran parte de estas carreteras tipo A, pasan a ser reclasificadas entre el año 1994 y 2000 a tipo B, esto debido a que se surgen las carreteras de cuota ET/A. Por lo tanto las carreteras B durante 14-20 años permitieron la circulación de vehículos doblemente articulados con 81.5 toneladas, considerando que fueron diseñadas para esos pesos.
---	--

2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta. En 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 impactaran en menor grado en el daño a la infraestructura. Esta medida permitió equiparar los pesos máximos brutos vehiculares en todas las configuraciones (C, TS, TSR). Posteriormente en la NOM 012 publicada el 1 de abril de 2008 se mantuvieron estas condiciones de diferenciación para los fulles y para los sencillos se disminuyó el peso bruto vehicular máximo autorizado de carga, condicionando su incremento a la diferenciación de los vehículos lo que equivale a contar con suspensión neumática y algunos otros aditamentos.	La NOM-012 de 1995 exigía solo 2 requisitos técnicos de seguridad (suspensión neumática y frenos libres de fricción, adicional al freno tradicional) La NOM-012 del 2008 se incrementaron los requisitos técnicos para todas las configuraciones que deseaban acceder al programa de vehículos diferenciados como un incentivo, exigía 8 requisitos (frenos, suspensión, emisiones, ejes, torque, potencia, cadenas de seguridad, condiciones físico mecánicas), aumentando con ello la exigencia, no solo a la seguridad vial, si no al cuidado de la infraestructura y el cuidado al medio ambiente. Actualmente el 90% de los vehículos fabricados en México cuentan con estas características. En la propuesta de NOM-012-SCT-2-2014 solo se exigen estos requisitos para los vehículos doblemente articulados, por lo cual estaríamos desincentivando la compra de vehículos nuevos en las demás configuraciones así como incrementando el riesgo de accidentes en la seguridad vial. En la NOM-012 del 2008 se incrementaron las condiciones de diferenciación ya que en la NOM-012 de 1995 solamente se solicitaba 2 requisitos técnicos para otorgar la diferenciación en el incremento al Peso Bruto Vehicular. En la NOM-012 del 2008 se disminuyó el peso bruto vehicular en el programa de vehículos diferenciados para las configuraciones T3S2R4 (fulles) y T3S3 (sencillo 3 ejes) y se mantuvo para el T3S2 (sencillo 2 ejes) y C2 y C3 (camiones)

En mayo de 2013 el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su reunión celebrada el 28 de mayo de 2013, alcanzó un Acuerdo con relación a la NOM-012-SCT-2-20008. En dicho Acuerdo se estableció notificar al Secretariado Técnico de la Comisión Nacional de Normalización el resultado de la revisión quinquenal y continuar con la vigencia de la norma en tanto se realizará un estudio técnico por parte de un panel de expertos y que una vez concluido conllevaría a la modificación de la norma de conformidad a las observaciones propuestas.

Antecedentes del sector autotransporte Ahora bien, dicha norma publicada en 2008 provocó diversos efectos, en particular sobre el transporte de carga debido a que afectó la competitividad de los vehículos unitarios y configuraciones sencillas. Para clarificar la situación actual del sector de Autotransporte Federal, sus Servicios Auxiliares y el Transporte Privado, se realizó un estudio que arrojó que al 30 de abril de 2014, se contaba con un parque vehicular registrado de 841,236 unidades, conformado de la siguiente manera: Camiones Unitarios de dos ejes (C-2): 99,352 Camiones Unitarios de tres ejes (C-3): 80,558 Tractocamiones de tres ejes (T-3): 276,288 Semirremolques de dos ejes (S-2): 309,847 Semirremolque de tres ejes (S-3): 75,191 Respecto a las configuraciones doblemente articuladas (TSR y TSS), se estima que se encuentran en circulación un total de 35,000 convertidores (Dolly), vehículo indispensable para el armado de este tipo de configuración.

Una fracción de este parque vehicular ya cuenta con suspensión neumática, elemento esencial para acceder al incremento en peso que actualmente otorga la NOM 012 de acuerdo con su numeral 6.1.2.2. Restándole competitividad y productividad a los vehículos que no cuentan con este dispositivo. En este sentido, se estima conveniente coadyuvar en la mejora de la competitividad y productividad de los vehículos que operan los servicios de Autotransporte Federal y el Transporte Privado; considerando lo manifestado por los transportistas, en el sentido de que con la publicación de la NOM-012-SCT-2-2008 se les disminuyó la capacidad de carga en las configuraciones sencillas y vehículos unitarios, al reducirles el peso máximo por eje. En este sentido, se tiene lo siguiente: No debe perderse de vista la presencia de accidentes en caminos y puentes de jurisdicción federal, con la participación de vehículos de autotransporte federal. Para los años 2008-2010, se tiene registro de los siguientes accidentes, con sus correspondientes secuelas. Saldos Año 2008 2009 2010 Accidentes 7,819 6,608 6,914 Muertos 1,294 1,053 1,259 Lesionados 5,878 5,260 4,996 Accidentes con víctimas 3,340 2,768 2,859

En las recomendaciones del panel se estableció que debería realizarse un estudio técnico el cual una vez concluido conllevaría a las modificaciones de la NOM-012. Dicho requisito no se ha realizado por lo cual las modificaciones a la regulación no llevan un fundamento que la soporten.

En la MIR se maneja la cifra de 35,000 Dollys lo cual no conlleva un soporte estadístico. Debido a que los Dollys son componentes (vehículo) que no se encuentra regulados ni fiscalizados por la autoridad y a su vez existen en México Dollys fabricados con restos de vehículos como remolques y tractocamiones, lo cual impide determinar con estadística real la cantidad de Dollys actualmente en México.

En el numeral 6.1.2.2. donde se menciona que para acceder a una capacidad mayor de carga, si se cuenta con suspensión neumática y requisitos técnicos adicionales, no le resta competitividad a las configuraciones que no cuentan con este aditamento, ya que no disminuye su capacidad de carga. Por el contrario se genera un programa incentivos y promueve el cuidado de la infraestructura así como la comodidad del

Adicionalmente, para poder identificar la problemática de la circulación de los diferentes tipos de vehículos en las carreteras con sus índices de accidentabilidad por kilómetro, se tiene para el año 2013 la siguiente circulación de vehículos-kilómetro por tipo de configuración y tipo de camino: Configuración vehicular Tipo de camino (en millones de Vehículos-Kilómetro) ET A B Autobús (B) 3,687.0 221.7 436.0 Camión Unitario (C-2) 6,206.1 538.4 870.0 Camión unitario (C-3) 2,105.3 158.9 239.5 Tractocamión sencillo (T3-S2) 6,450.5 391.5 443.7 Tractocamión sencillo (T3-S3) 1,935.6 140.5 218.2 Tractocamión doblemente articulado (T3-S2-R4) 2,132.3 149.1 123.3 Respecto a la infraestructura carretera en lo que respecta a las carreteras Tipo “B”, diseñadas y construidas para vehículos con configuraciones sencillas, se ha identificado la problemática de a la fecha circulan vehículos doblemente articulados, afectando la seguridad de los usuarios de ese tipo de caminos. Y también se tienen las siguientes especificaciones de diseño geométrico para los diferentes tipos de carreteras: GMAX = Grado de curvatura máximo 2c = Dos cuerpos Corona = Superficie terminada de una carretera, comprendida entre los hombros. Ancho de calzada + Acotamientos Calzada = Parte de la corona destinada al tránsito de los vehículos, se considera el ancho de carriles de 3.50 metros, excepto en el tipo D que el ancho de carril es de 3.0 metros.

VER TABLA DE COSTOS DE ACCIDENTES POR TIPO DE CAMINO. (TABLA 3 SALDOS DE ACCIDENTES QUE INVOLUCRAN AL ARTICULADO Y DOBLE ARTICULADO) Por otro lado, la infraestructura de puentes para las carreteras Tipo “B”, también presenta una problemática con respecto a la circulación de vehículos doblemente articulados, ya que su construcción data de hace más de 50 años, considerando para su diseño y construcción, cargas menores a las que actualmente circulan, como son las de los doblemente articulados. La siguiente tabla presenta las siguientes cargas de diseño, por periodo de construcción para caminos Tipo “B”: Periodo de Construcción de los puentes HS-15 HS-20 T3-S3 T3-S2-R4 TOTAL Cantidad Metros Lineales Cantidad Metros Lineales Cantidad Metros Lineales Cantidad Metros Lineales Cantidad Metros Lineales Cantidad Metros Lineales Cantidad Metros Lineales Cantidad Metros Lineales Hasta 1972 707.0 24,199.9 327.0 11,192.9 59.0 2,019.5 62.0 2,122.2 1,155.0 39,534.5 1973 - 1980 142.0 4,860.5 217.0 7,427.7 42.0 1,437.6 37.0 1,266.5 438.0 14,992.3 1981 -2001 47.0 1,608.8 77.0 2,635.6 103.0 3,525.6 101.0 3,457.1 328.0 11,227.1 2002 - Actual 11.0 376.5 8.0 273.8 39.0 1,334.9 115.0 3,936.3 173.0 5,921.6 SUMA 907.0 31,045.7 629.0 21,530.0 243.0 8,317.6 315.0 10,782.1 2,094.0 71,675.5 Como puede observarse, un universo relevante de puentes y carreteras Tipo “B” no fueron diseñadas para soportar el peso de vehículos doblemente articulados. En este sentido es que se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones: 1. Por recomendación del Panel de Expertos. 2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado

operador (respecto a suspensión), otorgando con ello un incremento en el Peso Bruto Vehicular. En conclusión si se cumple los requisitos técnicos se otorga mayor peso bruto vehicular lo cual no perjudica a ninguna configuración si no que incentiva la competitividad y productividad.

Como se mencionó anteriormente las carreteras “B” no fueron diseñadas solamente para configuraciones sencillas, esto debido a que la mayoría de este tipo de carreteras durante (14 a 20 años) fueron carreteras tipo “A”, diseñadas para soportar 81.5 toneladas desde 1980. Estas carreteras fueron reclasificadas en su mayoría debido al surgimiento de las autopistas de cuota ET/A. Un ejemplo es el caso de la autopista-carretera Monterrey-Salttillo. Donde una autopista “ET” libre fue reclasificada a la baja “B”, solo por haber construido una autopista de cuota y sin ningún fundamento técnico. Adicionalmente la circulación sobre las carreteras “B” está restringido a 150 kms y solo con autorización especial.

La tabla costos por accidentes que se señala en la MIR presenta una incongruencia en el cálculo debido a que se menciona que la configuración TS (sencillo) es más seguro que el TSS O TSR (full). Cuando la configuración TSS O TSR (full) tienen un índice de muertos de 5.65 vs el índice del TS (sencillo) que es de 6.07. Lo cual el racional en relación a los

de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados. 3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados. 4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad. En este sentido se planteó limitar los permisos de conectividad en carreteras hasta tipo “B” y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios. Asimismo se pretende conceder un caso de excepción para los centros de producción que fueron instalados en caminos de bajas especificaciones para que puedan transportar su mercancía. Asimismo existe una limitante para llevar a cabo las inspecciones y verificaciones físicas para el cumplimiento de la norma, por lo que esta Secretaría estima necesario considerar la utilización de los avances tecnológicos para reforzar los esquemas de vigilancia y sanción a las eventuales violaciones de las disposiciones de peso y dimensiones establecidas en la NOM-012, de conformidad con las recomendaciones del panel de expertos La respuesta deberá señalar y describir el problema que pretende ser resuelto con la regulación propuesta. Este análisis puede estar relacionado con problemas específicos o con situaciones que ameriten o requieran acciones regulatorias concretas por parte del gobierno.	números anteriores, para establecer que el TS (sencillo) es más seguro que el TSS O TSR (full) no llevan una congruencia. Así mismo en la tabla de accidentes se infieren datos sin fundamento. Se cuenta con estadísticas y comparativas internacionales en donde se demuestra que la configuración vehicular TSS y TSR (fulles) son de las más seguras en México y en el mundo. En las recomendaciones originales emitidas por el Panel de expertos no se determinó restringir la circulación de fulles en caminos tipo “B”, si no se recomendó realizar un estudio para evaluar su factibilidad, lo cual dicho estudio no se ha elaborado. Existe actualmente un estudio elaborado por el ITESM de Monterrey para evaluar el impacto de los pesos brutos vehiculares de diferentes configuraciones sobre los puentes y pavimentos; concluyendo en dicho estudio que lo que daña a los pavimentos es la frecuencia o ciclos de uso y en puentes lo más crítico en temas de esfuerzos y tensión es el mismo peso del puente, llegando a representar e mayor porcentaje de impacto en estos factores. El limitar los permisos de conectividad a 50 kilómetros hace inviable el uso de configuraciones doblemente articulados (full) por lo que la mayoría de estos transportistas cambiara a configuración de menor peso bruto vehicular y traería consigo: incremento de uso de carreteras de menor especificación y dejar de usar autopistas, incremento de tráfico vehicular, emisiones, trabajos mal pagados. Adicional: La red carretera federal del orden de los 49,800 Km. se regula por el Reglamento de Peso y Dimensiones competencia de la SCT, considerando las características técnicas de geometría para su
--	--

	clasificación en tipo “ET” y “A” (autopistas con una longitud de aproximadamente de 7,000 Km). El resto son tipo “B”, “C” y “D” denominadas secundarias y alimentadoras, cuya última clasificación data del año 2000. Los centros de producción y distribución de los productos básicos (agroalimentarios, materias primas y de consumo industrial) se encuentran alejados de las autopistas en distancias no menores a 150 Km. Sin embargo, el proyecto de NOM-012 publicado restringe a solo 50 Km la conectividad para transitar en carreteras tipo “B” desde el origen hasta el destino, lo que hace inviable la transportación de las mercancías conservando el mismo tipo de configuración y peso, lo cual afecta la competitividad de los sectores productivos, generando un efecto inflacionario. Para resolver esta problemática, gracias al avance del Programa Nacional de Infraestructura de la SCT, se han identificado varios segmentos carreteros que se modernizaron y deben elevarse a una clasificación tipo “A” o “B” como mínimo, propuesta que la ANTP, ya entregó oportuna y formalmente a la Dirección General de Autotransporte Federal de la SCT. Se anexa estudio. Impacto económico de limitar la conectividad a 50 kms a los vehículos de mayor eficiencia doblemente articulados con tecnología de mayores especificaciones que apoyan el desempeño de los vehículos y conductores para minimizar
--	--

los riesgos de accidentes, implica un impacto:

Impacto por reducción de conectividad a carreteras tipo B					
PROYECTO NOM-012-SCT-2-2014					
CONFIGURACIÓN	PBV(Ton.)	Viajes/año	Carga movilizada(Ton.)	Costo	
				Costo/viajes adicionales	Incremento
Full Diferenciado (NOM-012-SCT-2-2014)-T3-S2-R4	80	3,124,800	171,864,000	\$52,762,248,000.00	
Full Diferenciado (PROY-NOM-012-SCT-2-2014)-T3-S2-R4	75.5	3,403,248	171,864,000	\$57,463,834,455.45	
Full (T3-S2-R4) Conectividad	66.5	4,141,301	171,864,000	\$69,925,870,843.37	
IMPACTO	Incremento/75.5	278,448	0.0	\$4,701,586,455.45	8.9%
	Incremento/66.5	1,016,501	0.0	\$17,163,622,843.37	32.5%
Movimiento de carga por autobtransporte SCT-2012= 470 000 000 ton.					
Movimiento en fulls diferenciados (32%)= 150 400 000 ton					
DATOS DE ENTRADA					
FULL	PBV	Tara	Carga Util	Costo viaje (\$)	
Diferenciado	80	25	55	16,885.0	
Estándar	75.5	25	50.5	16,885.0	
Conectividad	66.5	25	41.5	16,885.0	
Distancia viaje Costo/ton(\$)	840Km. 307				
FULLES	Viajes/semana	Viajes/Mes	Viajes/año		
1	3.0	12	144		
21,700	65,100	260,400	3,124,800		

El impacto económico de reducir el PBV de 80 a 75.5 y de éste a 66.5 ton. y limitar la conectividad del T3-S2-R4 a carreteras tipo B, para todos los sectores productivos del país, representa a un monto de \$69.9 mil millones de pesos.

3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto. Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada Indique el tipo de ordenamiento jurídico, ya sea Ley, Reglamento, Decreto, etc, que corresponde a la regulación propuesta e incluya todas las disposiciones jurídicas vigentes que pretenden atender la problemática explicando la razón por la cual son insuficientes	
Normas oficiales mexicanas La NOM-012-SCT-2-2008 y su Aclaración a los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.2 son disposiciones jurídicas vigentes; sin embargo, es necesario actualizar la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Si bien la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, ha resultado aplicable, existen aspectos que requieren de ajustes para impulsar la productividad y competitividad del Subsector Autotransporte Federal, privilegiando la seguridad de los usuarios de las carreteras de jurisdicción federal; así como habilitar la posibilidad de su vigilancia con el apoyo de esquemas tecnológicos que actualmente ofrece el mercado. Se hace necesaria la actualización de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, sobre la obligación de efectuar cada 5 años la revisión de las Normas Oficiales Mexicanas; actualización que se realizará considerando las recomendaciones emitidas por el Panel de Expertos que analizó esta Norma.	En muchos países del mundo se establecen programas de incentivos para incrementar la productividad y competitividad así como fomentar el uso de nuevas tecnologías que abonen principalmente a la seguridad vial .En el caso de la propuesta de NOM-012 se eliminan estos requisitos a todas las configuraciones excepto para los doblemente articulados (full). Adicionalmente en la tabla de descarga por eje a los vehículos sencillos se otorga incremento de peso sin fundamento técnico y sin requisitos de seguridad. Esta decisión es incongruente con las recomendaciones que emitidas por el panel de expertos, poniendo en riesgo la seguridad vial así como la competitividad y productividad del País.
II.- IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN	
4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su	

instrumentación. Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios. No emitir regulación alguna Esta alternativa no es viable dado que se mantendría vigente la norma actual lo que conllevaría a contravenir la atención a la problemática señalada en la sección anterior, consistente en: 1. No acatar la recomendación del Panel de Expertos. 2. Mantener la circulación de fulles en caminos y puentes no aptos para su circulación. 3. Se mantendría la tendencia a la alza en los índices de morbilidad y mortalidad por unidad vehículo kilómetro en las carreteras Tipo “B”. 4. Imposibilidad de que la autoridad pueda sancionar bajo esquemas electrónicos al no contar con esta facultad en el dispositivo normativo vigente. 5. Continuaría la baja productividad y competitividad para los vehículos unitarios y sencillos. Otras Al respecto se podrían contemplar alternativas regulatorias establecidas en la experiencia internacional. Por mencionar algunas, en el caso de Estados Unidos la regulación de pesos y dimensiones establece un peso máximo único por lo que no hace distinción por tipo de configuración. No obstante, esta alternativa es inaplicable en el supuesto mexicano dado que en el caso de México se ha procurado flexibilizar el tipo de configuraciones vehiculares utilizadas a fin de incrementar su productividad y optimizar la flota. Con relación a nuestros principales socios comerciales, en el caso de EEUU se autorizan como máximo 36.38 toneladas, mientras que para el caso de Canadá 47.6. No existiendo concordancia entre las especificaciones de peso máximo permitido entre México y EEUU y Canadá.	Incongruentemente se presenta un cambio a la NOM-012, fundamentando esta decisión, en que de no hacerlo, significa que no atenderían la recomendación del panel; la realidad es que el panel de expertos estableció como requisito que para realizar cambios sustanciales a la NOM-012 era necesario llevar a cabo un estudio para contar con estadística real y actual, algo que no se realizó. Además lo que se estableció en el acuerdo firmado por SCT y las diferentes Cámaras y Asociaciones serían como su nombre lo indica, recomendaciones y estas no son vinculativas al proceso de normalización. En cuanto a lo que internacionalmente se refiere efectivamente para Estados Unidos de América el límite es de 36.38 toneladas para carreteras interestatales, pero dentro de zonas o estados manejan límites de acuerdo a sus necesidades particulares, tal es el caso que se manifiesta en este mismo documento que anexan en la MIR (31691.177.59.1.ANEXO 2 Comparativo internacional.pptx) donde se muestra el peso permitido en Michigan (EUA) de 74 toneladas. Incluso para Canadá se indica que es 62.5 toneladas. Estos mismos casos ilustran la necesidad de trasladar carga interna en el país y el uso de vehículos que fomenten la competitividad. Además de Estados Unidos y Canadá por contemplar alternativas regulatorias establecidas en la experiencia internacional, consideramos importante analizar los países de los cuales el panel utilizó como referencia internacional de acuerdo a lo entregado como por la SCT y de los cuales se presenta un análisis aclaratorio en relación a la comparativa
---	--

Otras La emisión del anteproyecto en estudio. Se estima que esta es la opción más viable de conformidad con lo que se establece en los siguientes dispositivos normativos: 1. Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal. 2. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. 3. Ley Federal sobre Metrología y Normalización. 1. <u>En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su Artículo 39, se señala: “Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.”</u> 2. En el Artículo 5º del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal se establece lo siguiente: “El peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.” 3. La Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en su artículo 40, fracciones III y XVI, precisa lo siguiente: “<u>ARTÍCULO 40.- Las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer: I. ... II. ... III. Las características y/o especificaciones que deban reunir los servicios cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal o el medio ambiente general y laboral o cuando se trate de la prestación de servicios de forma generalizada para el consumidor; XVI. Las características y/o especificaciones que deban reunir los aparatos, redes y sistemas de comunicación, así como vehículos de transporte, equipos y servicios conexos para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios.</u>” Este principio de protección contribuye, a su vez, a dar cumplimiento a lo consagrado en el cuarto párrafo del artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, relativo al derecho que tiene toda persona a la protección de la salud. Emitir algún otro tipo de instrumento resultaría insuficiente para conseguir el objeto que se persigue de otorgar seguridad a los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal y evitar un daño a esta infraestructura, con su consecuente impacto en los costos de mantenimiento.	de los pesos y las dimensiones.
5. <u>Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada.</u> Considerando que la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, regula el peso bruto vehicular por tipo de vehículo y camino, y toda vez que el Peso Bruto Vehicular es la suma del peso vehicular (Tara) que permanece constante durante la vida productiva del vehículo, más el peso de la carga, que es la cantidad de bienes o productos por los cuales el transportistas recibe su pago económico. La modificación de la Norma Oficial mexicana NOM-012-SCT-2-2008, es la única opción para que la autoridad incida directamente en <u>mejorar la competitividad y</u>	Al eliminar los vehículos diferenciados no solo perjudica la competitividad, además va en contra de la seguridad vial; así mismo el establecer incrementos de peso a configuraciones articuladas TS (sencillos) y C (camiones) sin fundamento técnico va en contra del cuidado a la infraestructura y el cuidado del medio ambiente. Al eliminar los vehículos diferenciados del resto de las configuraciones va en contra directamente de la recomendación del Panel de Expertos de

productividad de las empresas que operan vehículos unitarios y configuraciones sencillas, eliminando la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012 que, en forma diferenciada, solo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática, a fin de que esto se traduzca en una mayor capacidad de carga útil y por lo tanto la obtención de un mayor beneficio económico para los transportistas. Respecto a la recomendación del Panel de expertos de restringir la circulación de fulles a caminos de mayores especificaciones (ejes troncales y autopistas de dos y cuatro carriles denominadas “ET” y “A”); así como limitar permisos de conectividad en carreteras hasta tipo “B” y recorridos de un máximo de 50 kilómetros. La modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, es el único instrumento normativo que regula el tránsito o circulación de las configuraciones vehiculares doblemente articuladas, llamadas fulles, en caminos y puentes de jurisdicción federal, así como los criterios y requisitos que deben cumplir los permisionarios para obtener un permiso de conectividad. Asimismo, con el objeto de cumplir la recomendación directa del panel de expertos sobre “considerar la utilización de los avances tecnológicos para efectos de vigilancia y sanción de las eventuales violaciones a la NOM-012”. La regulación propuesta considera la modificación del numeral 9. Vigilancia, de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008.	implementar avances tecnológicos en todas las configuraciones. Así mismo traería como consecuencia la posibilidad de importar vehículos de 5 años de antigüedad o más, que no cumplen los requerimientos técnicos para su circulación en México. Con esto último estaríamos impactando la manufactura en México dado que no se limita la antigüedad ni los requisitos técnicos y con ello la productividad del País. Estamos de acuerdo que la circulación se debe restringir y controlar el acceso en las vías federales de comunicación de menor especificación de acuerdo al tipo de configuración, pero el hacerlo a 50 kilómetros hace inviable e incosteable el traslado de mercancías lo cual no promueve la productividad y competitividad del País. Así mismo lo emitido por el Panel es solamente una recomendación la cual debería analizarse a favor de preservar la infraestructura, el medio ambiente, promover la seguridad vial y la competitividad del País.
6. Describa la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia. En el Estudio denominado “Revisión de la Manifestación de Impacto Regulatorio” sus ampliaciones y correcciones del proyecto de Norma Oficial Mexicana de peso y dimensiones de los vehículos de Autotransporte Federal” elaborado por el Texas Transportation Institute, se refieren diversas experiencias internacionales. Se anexa a la MIR, gráficas del Peso y Dimensiones autorizadas en distintos países.	El estudio elaborado por el ITT toma como base información de 1994 que esta “estimada” al 2006 y como se mencionó, presenta inconsistencias en su análisis. Actualmente se cuenta con un estudio, “Moving Freight with better trucks” realizado por la OCDE 2010, donde además participa el Instituto Mexicano del Transporte, el Señor Enrique Moreno. En dicho estudio de reciente elaboración, se contemplan aspectos de competitividad, seguridad, cuidado a

	la infraestructura y del medio ambiente, por lo cual debe considerarse como una mejor referencia internacional.
III.- IMPACTO DE LA REGULACIÓN	
A. Análisis de Cargas Administrativas 7. Indique los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, como puede ser en materia de <u>salud humana, animal o vegetal, seguridad, seguridad laboral, seguridad alimentaria, medio ambiente o protección a los consumidores</u>. Asimismo, indique la población o industria potencialmente afectada y su magnitud, el tipo de riesgo, afectación o daño probable, el origen y área geográfica del riesgo, la probabilidad de ocurrencia del mismo y la categoría en que se ubica (aceptable, bajo, moderado, alto o catastrófico). Es necesario que el regulador considere los estudios científicos que ya se han realizado o se generen los análisis que brinden una medición de los riesgos relacionados, identifiquen las actividades o conductas relacionadas, señalen los grupos o regiones donde se concentran dichos riesgos, y evalúen los daños existentes y/o potenciales.	Dentro del documento que se encuentra en la MIR (31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx) que anexan para soportar los accidentes, la causa principal es la velocidad de la unidad, en ningún momento se considera el peso como un causal de accidente. Lo cual sigue sin fundamentarse, el eliminar en la propuesta de NOM-012-SCT-2014 los requisitos de técnicos para TS (sencillos) y C (camiones). Con las medidas que están tomando para la propuesta de NOM-012-SCT-2-2014, de acuerdo a la referencia de la estadística presenta en el anexo de la MIR, pudiera incrementarse el indicador de accidentes, en configuraciones TS articulados (sencillos) y camiones debido a que a estos ya no se les exige ningún requerimiento técnico de seguridad y además no se restringe la velocidad a 80 km/hr como a las configuraciones TSS y TSR (fulles).
Seguridad Población afectada: <u>Usuarios de las vías generales de comunicación</u>. Al respecto el problema de <u>accidentalidad</u> se caracteriza por el número de muertos, lesionados y daños materiales. Esto implica un costo económico significativo para la economía nacional, por lo que esta Secretaría considera que <u>mitigar el riesgo de la accidentalidad es fundamental por la importancia del transporte de carga en el país</u> y para preservar la vida de la población, su salud, y costos económicos significativos. Al respecto resulta interesante caracterizar la infraestructura del transporte en México para establecer su importancia económica en el país. México se encuentra comunicado, a lo largo y ancho del país, por la <u>red carretera federal conformada por 49,998 kilómetros</u>, que permiten la transportación y movilización de carga y de pasajeros, ya que según datos de la Dirección General de <u>Autotransporte Federal</u>: •	De acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la red carretera es de más de 366,000 kilómetros; de los cuales 25,993 son ET y A, 13,910 son B, 8,678 son C, 3,367 son D, 121,212 sin clasificar y 192,840 son de terracería. Para considerar los kilómetros que se mencionan en la MIR será necesario documentar como se conforman los 49,998 kilómetros de la red carretera federal.

En los últimos seis años el Autotransporte Federal ha movilizado 477 millones de toneladas en promedio anual. • Representa el 82% de la carga terrestre y el 56% del total de la carga nacional. a nivel nacional. Em conclusión el transporte por carretera es un factor determinante para el desarrollo económico en nuestro país, ya que brinda una comunicación permanente entre los centros de población con los polos regionales de desarrollo, centros de producción y consumo, facilita el acceso a servicios de educación, salud y laborales, entre otros; a través del transporte por carreteras de jurisdicción federal, diariamente se movilizan diversos productos o personas, siendo la transportación de bienes y personas una necesidad inaplazable, ya que se requiere de insumos para la industria, así como de bienes de consumo para la sociedad; la movilización constante por las carreteras de jurisdicción federal pueden derivar en algún accidente en la operación de los servicios de autotransporte, lo cual puede incidir en la generación de daños a la salud y a la propiedad de los usuarios de las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal. Con la implementación de las especificaciones de seguridad que se establecen en la NOM, se pretende que la probabilidad de ocurrencia de accidentes y sus consecuencias económicas disminuya. Origen del riesgo: Todo el territorio nacional. Tipo de riesgo: Daños materiales. Bajo, si se considera el número de unidades de transporte que diariamente circula por la red carretera federal con relación al número de accidentes que generan daños en la salud y en la propiedad de los usuarios. Probabilidad de ocurrencia: Bajo	La movilización por carreteras siempre tendrá un factor de riesgo a derivar en algún accidente, el incrementar el peso para configuraciones TS (sencillos) y C (Camiones) además de eliminar los requerimientos técnicos de seguridad, sin fundamento pudiera incrementar este riesgo. Por lo tanto se debe considerar incorporar sistemas y controles para disminuir este riesgo en configuraciones TS (sencillos) y C (Camiones), tal como se hace para los TSS y TSR (fulles). Estamos de acuerdo que se implemente regulaciones para realizar el transporte de mercancías de la forma más segura posible. En el tipo de riesgo de accidentabilidad, debería considerarse como alto, debido a que muchos transportistas considerarán el dejar de usar configuraciones TSS y TSR (fulles) para pasar a usar configuraciones TS (sencillos) y C (Camiones), lo que ocasionaría un incremento en la parque vehicular de este tipo de configuración y mayor circulación en carreteras de baja especificación (dejando de usar carreteras de cuota) sin contar con aditamentos que abonen la seguridad. Con esta medida solo se incrementaría la inseguridad vial.
Seguridad Población afectada: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal, por la posible afectación de daños anticipados a la red carretera federal, que consta de 49,998 kilómetros, por la circulación constante de unidades o configuraciones vehiculares para las cuales no fueron diseñados los caminos y puentes, por lo tanto pudiera generarse un desgaste prematuro. Con la implementación de las especificaciones de la NOM se pretende la disminución del daño anticipado de los caminos y puentes de jurisdicción federal. En este sentido esta Secretaría ha identificado que la problemática implica en términos generales un riesgo económico al país, que consiste en costos por muertos y lesionados, daños materiales y daños anticipados en la infraestructura carretera, principalmente en puentes. Origen del riesgo: Todo el territorio nacional Tipo de riesgo: Daños en infraestructura. Probabilidad de ocurrencia: Moderado	Como se ha mencionado anteriormente con la propuesta de NOM de incrementar el peso a los vehículos articulados sin fundamento técnico sin pruebas que determinen el impacto a los pavimentos y puentes, no disminuirá el daño a la infraestructura, al contrario se incrementará el daño a esta última, además de que se tendrá un factor adicional, el incremento de frecuencia de viajes, por lo cual se estarían realizando más viajes para trasladar la misma cantidad de mercancía. Esto impactará directamente en el uso de la infraestructura.
8. Indique las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas.	

certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo. Asimismo, justifique la forma en que considera que estas acciones permitirán reducir, mitigar o atenuar el riesgo correspondiente.	
Accidentes Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal Acción implementada: En el numeral 5./, tabla 5.2.2. se establecen especificaciones para que las unidades de transporte circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal, de acuerdo con la clasificación de los caminos y los tipos de configuraciones vehiculares autorizados. Indicador de impacto: Número de unidades o configuraciones vehiculares que circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal, de acuerdo a la clasificación establecida en las especificaciones de la NOM. Situación esperada con la implementación de la regulación: Minimizar o mitigar los riesgos a través del cumplimiento de las disposiciones de la NOM, respecto a las especificaciones de seguridad y la circulación de las unidades, de conformidad a lo establecido por tipo de camino. Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: Considerando que la materialización del riesgo guarda relación con la probabilidad de ocurrencia de algún accidente y sus posibles consecuencias, el cumplimiento de las especificaciones propuestas en la NOM reduce la probabilidad de ocurrencia de accidente, así como las consecuencias de los mismos.	El numeral 5 de la NOM-012 no se establecen las especificaciones para que las unidades de transporte circulen. En todos sus sub puntos se indica solamente la nomenclatura, número de ejes, número de llantas y vehículo, es básicamente tablas descriptivas. Estas tablas no están relacionadas con la probabilidad de ocurrencia de un accidente. El numeral que establece las especificaciones corresponde al 6. De los cuales en la nueva NOM-012-SCT-2-2014 se elimina las especificaciones técnicas y de seguridad para Autobuses, TS (sencillos) y C (camiones), lo cual no estaría mitigando ni minimizando los riesgos que se prevén en la MIR.
Pérdidas materiales Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal. Acción implementada: En la disposiciones 6./2./, tabla B, 6./2.2, y 6./2.2./ se establecen disposiciones para la circulación de las unidades de transporte doblemente articuladas, a efecto de que éstas circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal, de acuerdo con la clasificación de los caminos y los tipos de configuraciones vehiculares autorizadas, contando con especificaciones de seguridad indicadas en la NOM. Indicador de impacto: Número de unidades o configuraciones vehiculares que circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal de acuerdo a la clasificación del camino, así como que cuente con especificaciones de seguridad establecidas en la NOM. Situación esperada con la implementación de la regulación: Minimizar o mitigar los riesgos a través del cumplimiento de las especificaciones de la NOM, respecto a las disposiciones de seguridad y la circulación de las unidades de conformidad a lo establecido por tipo de camino. Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: Considerando que el riesgo está en función de la probabilidad de ocurrencia de algún accidente y su posibles consecuencias. El cumplimiento de las especificaciones propuestas en la NOM, reducen la	En efecto en el numeral 6.1.2.2. se establece que las configuraciones doblemente articuladas (full) deberán cumplir con especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, mismas que para las configuraciones TS (sencillos) y C (Camiones) han sido eliminadas, por lo que solo estaríamos minimizando o mitigando riesgos en una parte pequeña del parque vehicular de México. Por lo tanto no se estaría cumpliendo con la situación esperada por la MIR ya que la probabilidad de ocurrencia de un accidente se incrementaría en configuraciones TS (sencillos) y C (Camiones). En este sentido debido al cumplimiento de las mencionadas especificaciones los vehículos más seguros serían los TSS y TSR (fulles).

probabilidad de ocurrencia de accidente, así como la generación de daños materiales a los usuarios de las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal.	
Pérdidas económicas Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal Acción implementada: En el numeral 6./2./, tabla B, se establece la restricción a la circulación de configuraciones vehiculares en caminos y puentes no diseñados para el tránsito de ese tipo de configuraciones. Indicador de impacto: Estimación de daño prematuro o anticipado en los caminos y puentes de jurisdicción federal. Situación esperada con la implementación de la regulación: Minimizar o mitigar los riesgos de daño anticipado a pavimentos en la red carretera federal, a través del cumplimiento de las especificaciones o restricciones de tránsito de configuraciones doblemente articuladas, de acuerdo a la clasificación de los caminos de conformidad con lo establecido en la NOM. Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: <u>La restricción de la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos que no fueron diseñados para el tránsito de este tipo de configuraciones, reduce eventualmente el riesgo de daño anticipado o prematuro a pavimentos y el posible colapso de algún puente con las consecuencias económicas para su restauración o reconstrucción.</u>	De acuerdo a la tabla A, de pesos máximos autorizados por eje y camino, la configuración T3S2R4, doblemente articulado (full), es el vehículo que menor descarga por eje presenta. Comparando las descargas permitidas en la NOM-012-SCT-2-2008, los ejes tándem de una configuración T3S2R4 full vs T3S2 sencillo se tiene que el T3S2R4 full descarga 16.2% menos por eje por lo tanto se impacta menos al pavimento que la configuración sencilla T3S2. De igual manera al fomentar la circulación de vehículos de menor capacidad de carga se incrementa la frecuencia de uso de la infraestructura y por lo tanto incrementa el desgaste de la carpeta asfáltica y el impacto a puentes.
9. Señale, de ser el caso, el grupo o sector específico en el que existen riesgos que varían en magnitud de acuerdo con el sujeto, objeto o situación en el que se presentan	
9.1 Para determinados grupos o sectores específicos, ¿existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan? (SI O NO)	
9.2 En caso afirmativo, ¿se justifica la necesidad de establecer medidas regulatorias similares? (SI O NO)	
.3 En cualquier caso, indique ¿por qué?	
9.4 De ser el caso, ordene dichos riesgos del mayor al menor y señale si puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para administrar cada nivel de riesgo aplicable. Riesgo identificado (ordenados del mayor al menor)	
Incidente en el transporte en la red carretera federal.. Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Los operadores y personal de las unidades y configuraciones vehiculares. Medida aplicada para la administración del riesgo: Reducirlo	
Accidente en el transporte en la red carretera federal.. Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal y eventualmente la población que se ubique en las inmediaciones al sitio donde ocurra el accidente, riesgo que se incrementa si se involucra el transporte de sustancias	

y materiales peligrosos. Medida aplicada para la administración del riesgo: Reducirlo	
10. Indique la aparición de nuevos riesgos, como consecuencia a la aplicación de las medidas a ejecutar para mitigar los riesgos de la problemática inicial. En caso de que surjan nuevos riesgos, señale si son menores o mayores a los que se pretenden mitigar.	
10.1 ¿Se identifica la aparición de nuevos riesgos como resultado de las medidas aplicadas para la mitigación de los riesgos que forman parte de la problemática inicial? (SI O NO)	
10.2 En caso de ser afirmativa, indique cuáles son estos riesgos, así como el grupo, sector o población afectada por ellos y una justificación de cómo estos son mayores o menores a los que pretenden ser atendidos con la regulación.	
Daño anticipado a pavimentos Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal. Justifique si son mayores o menores a los que son atendidos con la regulación: Se estima que los riesgos son menores a los que son atendidos con la propuesta de regulación, en virtud de que con la regulación propuesta se pretende eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012 que, en forma diferenciada, solo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática; sin embargo, también se establecen restricciones para la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos y puentes que en sus especificaciones no fueron diseñados para circulación de ese tipo de configuraciones. La estimación es en función a que la superficie de rodamiento pudiera sufrir un daño anticipado por un mayor aforo y peso de las unidades que circulen por determinados caminos de la red carretera federal con el consecuente mantenimiento de la red carretera.	Al eliminar las especificaciones técnicas de los vehículos TS (sencillos) y C (camiones), no se estaría atendiendo a los riesgos sino todo lo contrario se estaría propiciando un posible incremento a estos mimos, ya que dichos vehículos no contarían con los elementos técnicos de seguridad. En relación a los deterioros de los caminos de la red carretera, se ha comentado anteriormente que se cuenta con un estudio elaborado pro el ITESM de Monterrey en el cual se concluye que lo que daña a los pavimentos es la frecuencia o ciclos de uso y en puentes lo más crítico en temas de esfuerzos y tensión es el mismo peso del puente, llegando a representar el mayor porcentaje de impacto en estos factores, por lo que al restringir el uso de configuraciones doblemente articuladas T3S2R4 (full) se estaría propiciando el incremento del uso de las unidades T3S2 sencillo por ende un mayor rodamiento en las carreteras.
B. Análisis de Carga Administrativa 11. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites El regulador deberá manifestar en esta sección si la regulación propuesta crea nuevos trámites, modifica o elimina a los ya existentes, incluyendo la información requerida para cada uno de ellos.	

Crea Nombre del trámite: Cambio de Tarjeta de Circulación: Tipo: Beneficio indefinida Vigencia: Medio de presentación: Documental Ficta: No aplica Plazo: 30 días hábiles posteriores a que se realice la solicitud Requisitos: 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 Población: Permisarios del autotransporte federal Justificación: Los usuarios podrán incrementar el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control indicadas en 6.1.2.2.1.	Estamos de acuerdo con esta propuesta de las tarjetas de circulación diferenciadas, pero debiera aplicarse a todas las configuraciones, No solo limitarlo a los TSS y TSR (fulles)
Crea Nombre del trámite: Autorización Especial para casos de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación Tipo: Beneficio Vigencia: dos años Medio de presentación: Documental Ficta: No aplica Plazo: 30 días hábiles posteriores a que se realice la solicitud Requisitos: I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. II. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones	Estamos de acuerdo con esta propuesta de autorización especial pero su vigencia debiera ir acorde a la vigencia o revisión de la NOM-012.

vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. c) Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación. d) Condiciones de seguridad. e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas. Población: Permisionarios del autotransporte federal Justificación: Los usuarios podrán en términos de lo establecido en el artículo 6º del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, solicitar autorización para complementar su ruta si ésta requiere de la utilización de tramos de caminos no permitidos para la unidad o la configuración vehicular que se utilice	
Crea Nombre del trámite: Autorización Especial para la utilización de un camino de menor clasificación para entrar o salir de centros de producción Tipo: Beneficio Vigencia: dos años Medio de presentación: Documental Ficta: No aplica Plazo: 30 días hábiles posteriores a que se realice la solicitud Requisitos: I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones. II. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como: a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. c) Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación. d) Condiciones de seguridad. e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas. Población: Permisionarios del autotransporte federal	Estamos de acuerdo con esta propuesta de autorización especial pero su vigencia debiera ir acorde a la vigencia o revisión de la NOM-012.

Justificación: Establecer de conformidad con lo que establece el artículo 6º del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal para las unidades y configuraciones vehiculares las especificaciones que deberán cumplir para poder utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora.	
Crea Nombre del trámite: Permiso Especial en rutas específicas para vehículos que transportan pasajeros y cargas de hasta 4.50 m de altura. Tipo: Beneficio Vigencia: 1 año Medio de presentación: Documental Ficta: Negativa Plazo: 90 días naturales Requisitos: Acreditar la personalidad jurídica. Población: Permisionarios del autotransporte federal y transporte privado de carga Justificación: Los usuarios que utilicen unidades o configuraciones vehiculares de hasta 450 m. de altura deberán solicitar autorización, ya que es necesario conocer la factibilidad de que las unidades o configuraciones vehiculares con ese nivel de altura transiten en forma segura por la red carretera federal considerando para ello el gálibo de los túneles y puentes. Considerando el gálibo de los túneles y puentes de la red carretera federal es necesario que previo a la autorización de circulación de unidades o configuraciones vehiculares con altura de hasta 4.50 m. se verifique la factibilidad de circulación de esas unidades, a efecto de evitar accidentes o colapsos de los túneles o puente con un gálibo que no permita la circulación segura de unidades o configuraciones vehiculares con esa altura.	
Crea Nombre del trámite: Autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que cuenten dentro de su proceso de embarque con básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones de su propiedad. Tipo: Beneficio Vigencia: indefinida Medio de presentación: Documental Ficta: Negativa Plazo: 90 días naturales Requisitos: Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, con la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, así como el método de supervisión y control internos que garantizan que todos los embarques cumplen con el peso y dimensiones autorizados para los tipos de camino por donde circulan, el cual podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad. Población: Permisionarios del autotransporte federal y del transporte privado de carga o	Estamos de acuerdo con el esquema de autorregulación que fortalece el esquema de compromiso de las empresas usuarias y transportistas con la verificación de la NOM.

usuarios del autotransporte federal Justificación: Los usuarios podrán realizar la evaluación de la conformidad de las especificaciones de las NOM en cuanto al 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. Los usuarios poseedores de unidades o configuraciones vehiculares que cuenten con los elementos e infraestructura necesaria, previa aprobación de la dependencia, podrán llevar a cabo la evaluación de la conformidad de las especificaciones de la NOM contribuyendo con ello a un mayor alcance de verificación de las especificaciones sobre el peso y dimensiones. Los resultados serán reconocidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Seguridad Pública.	
Crea Nombre del trámite: Autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que demuestren contar con un mismo proceso de embarque, el cual garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos. Tipo: Beneficio Vigencia: indefinida Medio de presentación: Documental Ficta: Negativa Plazo: 90 días naturales Requisitos: Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, el cual deberá contener la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, demostrando que por las características de sus vehículos, productos a transportar y envases y embalajes utilizados, que el peso y dimensiones máximos es similar y no excede los límites de peso y dimensiones autorizados para cada tipo de vehículo y camino por el que transiten; asimismo deberá indicarse el método de supervisión y control internos empleados para ello. Este procedimiento podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad. Población: Permisos del autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga Justificación: Los usuarios podrán realizar la evaluación de la conformidad de las especificaciones de las NOM en cuanto al 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. Los usuarios poseedores de unidades o configuraciones vehiculares que cuenten con los elementos e infraestructura necesaria, previa aprobación de la dependencia, podrán llevar a cabo la evaluación de la conformidad de las especificaciones de la NOM contribuyendo con ello a un mayor alcance de verificación de las especificaciones sobre el peso y dimensiones. Los resultados serán reconocidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Seguridad	Estamos de acuerdo con el esquema de autorregulación que fortalece el esquema de compromiso de las empresas usuarias y transportistas con la verificación de la NOM.

CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO	
Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado: Los costos asociados a la eliminación de la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos que no fueron diseñados para la circulación de las mismas, lo que implica que para el abastecimiento de bienes e insumos para la industria y la sociedad asentada donde únicamente existen ese tipo de caminos, incrementará los costos de operación vehicular. Justifique la necesidad de inclusión de la acción: La limitación en la circulación por determinados caminos de la red carretera federal de configuraciones doblemente articuladas, permitirá la disminución de accidentes ya que los caminos en los cuales se restringe su circulación no fueron diseñados para el tránsito de ese tipo de configuraciones y por ende pueden influir en la ocurrencia de accidentes, asimismo su tránsito por esos caminos les puede generar un daño anticipado. ¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo regulatorio que se analiza? Señale cuál fue ésta y justifique por qué es mejor la alternativa elegida: No se consideró otra alternativa para establecer las especificaciones ya que se trata de una medida de carácter obligatorio para la consecución del objetivo de la NOM en la que se pretende establecer disposiciones claras para la circulación de las configuraciones doblemente articuladas únicamente por la red carreta federal que permita su circulación con seguridad.	
¿Establece requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en el(los) mercado(s)? Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(los) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables: Se indican 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. Se incluyó en la TABLA 5.2.2: CAMIÓN UNITARIO (C), NOMENCLATURA C4 (1), NÚMERO DE EJES 4, NÚMERO DE LLANTAS 12. Artículos aplicables: 5. Clasificación de vehículos Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado: La inclusión de nuevas clasificaciones de unidades permite su incorporación a la prestación de los servicios de autotransporte federal y que éstos se encuentren sujetos al cumplimiento de las especificaciones de la NOM para que los prestadores de servicios y los transportistas privados puedan circular en los caminos y puentes de la red carretera federal de acuerdo a su clasificación y por los caminos adecuados para su circulación segura. Justifique la necesidad de inclusión de la acción: Deben incorporarse a la NOM, todas aquellas unidades vehiculares que son utilizadas por los prestadores de servicio de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, así como por los transportistas privados, lo cual es favorable y da certeza jurídica en la utilización de este tipo de unidades. ¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo regulatorio que se analiza? Señale cuál fue ésta y justifique por qué es mejor la alternativa	Se anexan dictámenes de COFECE que señalan al respecto La Comisión Federal de Competencia, comentó que la reducción del tonelaje del full, en efecto “traduciría mayores costos para los usuarios y afectaría a los mercados relacionados”, y en suma la COFEMER manifestó valorar los efectos de deterioro en materia ambiental por mayor consumo de combustible; sustitución de unidades con menores capacidades y los costos inherentes en su operación, así como el congestionamiento de las carreteras y los puentes. OPINION CFC- A LA ELIMINACIÓN DEL FULL EN QUERETARO • La Comisión Federal de Competencia, OPINÓ: 1.- Distorsiones a la eficiencia del servicio de autotransporte de carga. Por permitirse prestar el servicio con full en la Zona Metropolitana de Ciudad de Querétaro, impacta de manera negativa la eficiencia en el servicio de autotransporte y afecta

elegida: No se consideró otra alternativa para establecer las especificaciones, ya que se trata de una medida de carácter obligatorio para la consecución del objetivo de la NOM y que los servicios de autotransporte federal de carga y pasaje, así como el transporte privado sea operado en las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal se efectúe en las mejores condiciones de seguridad.	el bienestar de la población. 2.- Se obliga a utilizar vehículos con capacidad menor, lo que implica mayores costos para los usuarios, lo que se traduce en el aumento de los precios a los consumidores. 3.- La Comisión recomienda realizar estudios técnicos y evaluar otros instrumentos para prevenir accidentes, sin que se distorsione el proceso de competencia. (DICTAMENES ANEXOS)																								
E. Análisis Costo-Beneficio 14. Proporcione la estimación de los costos que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares o industria. Se requiere expresar los costos que conllevaría la regulación en términos monetarios, es decir, expresar todos los costos en una unidad de medida común con el objeto de agregarlos. Deberá indicar el costo unitario, el número de años en que se presenten los costos de la regulación, el número de agentes económicos y seleccionar una tasa de descuento. El costo total lo dará el sistema en valor presente neto automáticamente.	Consideramos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) fue omisa en presentar el análisis en términos monetarios del valor presente de los costos y beneficios potenciales y de las alternativas consideradas del hoy proyecto de NOM que nos ocupa, el cual es un documento que la propia LFSMN contempla como requisito obligatorio para los procesos de modificación que la propia Secretaría consideró como de alto impacto.																								
<table><tr><td>Costo</td><td>unitario:</td><td>399000000</td></tr><tr><td>Años:</td><td></td><td>5</td></tr><tr><td>Agentes</td><td>económicos:</td><td>1</td></tr><tr><td>Grupo o industria afectados:</td><td colspan="2">Subsector Autotransporte Federal y Transporte Privado con configuración doblemente articuladas que utilicen caminos Tipo "B"; y los usuarios del Subsector.</td></tr><tr><td>Sector</td><td>público</td><td>(infraestructura carretera).</td></tr><tr><td colspan="3">Costos que implica: Para cuantificar el impacto creado por el Peso Bruto Vehicular en los camiones unitarios y configuraciones tractocamión articulado sencillo, es necesario determinar: el costo en mantenimiento de pavimentos de las carreteras tipo "ET" y "A" y el Costo de Operación Vehicular y Deterioro a Pavimento, por la restricción de tractocamiones doblemente articulado en caminos Tipo "B". 1.-Costos de Operación vehicular, asumiendo que la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo "B" será transferida a unidades tipo T3-S3, es de entre \$ 240 y \$ 399 millones. Adicionalmente se generan costos indirectos por daños al pavimento ocasionados por el peso bruto vehicular de camiones unitarios y tracto camiones articulados sencillos, es de entre \$46,213 y \$ 38,897 millones de pesos.</td></tr><tr><td>Estimación</td><td>monetizada:</td><td>399000000</td></tr><tr><td>Costo</td><td>Anual:</td><td>399,000,000.00</td></tr></table>	Costo	unitario:	399000000	Años:		5	Agentes	económicos:	1	Grupo o industria afectados:	Subsector Autotransporte Federal y Transporte Privado con configuración doblemente articuladas que utilicen caminos Tipo "B"; y los usuarios del Subsector.		Sector	público	(infraestructura carretera).	Costos que implica: Para cuantificar el impacto creado por el Peso Bruto Vehicular en los camiones unitarios y configuraciones tractocamión articulado sencillo, es necesario determinar: el costo en mantenimiento de pavimentos de las carreteras tipo "ET" y "A" y el Costo de Operación Vehicular y Deterioro a Pavimento, por la restricción de tractocamiones doblemente articulado en caminos Tipo "B". 1.-Costos de Operación vehicular, asumiendo que la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo "B" será transferida a unidades tipo T3-S3, es de entre \$ 240 y \$ 399 millones. Adicionalmente se generan costos indirectos por daños al pavimento ocasionados por el peso bruto vehicular de camiones unitarios y tracto camiones articulados sencillos, es de entre \$46,213 y \$ 38,897 millones de pesos.			Estimación	monetizada:	399000000	Costo	Anual:	399,000,000.00	Asimismo, consideramos que la SCT no presentó el costo-beneficio en materia de salud humana, impacto ambiental y seguridad pública, que se generaría con la eventual entrada en vigor de la modificación propuesta.
Costo	unitario:	399000000																							
Años:		5																							
Agentes	económicos:	1																							
Grupo o industria afectados:	Subsector Autotransporte Federal y Transporte Privado con configuración doblemente articuladas que utilicen caminos Tipo "B"; y los usuarios del Subsector.																								
Sector	público	(infraestructura carretera).																							
Costos que implica: Para cuantificar el impacto creado por el Peso Bruto Vehicular en los camiones unitarios y configuraciones tractocamión articulado sencillo, es necesario determinar: el costo en mantenimiento de pavimentos de las carreteras tipo "ET" y "A" y el Costo de Operación Vehicular y Deterioro a Pavimento, por la restricción de tractocamiones doblemente articulado en caminos Tipo "B". 1.-Costos de Operación vehicular, asumiendo que la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo "B" será transferida a unidades tipo T3-S3, es de entre \$ 240 y \$ 399 millones. Adicionalmente se generan costos indirectos por daños al pavimento ocasionados por el peso bruto vehicular de camiones unitarios y tracto camiones articulados sencillos, es de entre \$46,213 y \$ 38,897 millones de pesos.																									
Estimación	monetizada:	399000000																							
Costo	Anual:	399,000,000.00																							

Costo	Total	:	1,512,523,920.99
Tasa de descuento : 10			
15. Proporcione la estimación de los beneficios que supone la regulación para cada particular, grupo de particulares o industria.			
Se requiere expresar los beneficios que conllevaría la regulación en términos monetarios, es decir, expresar todos los beneficios en una unidad de medida común con el objeto de agregarlos. Deberá indicar el beneficio unitario, el número de años que duren los beneficios de la regulación, el número de agentes económicos y seleccionar una tasa de descuento. El beneficio total lo dará el sistema en valor presente neto automáticamente.			
Beneficio unitario:33462472018 Años: 5 Agentes económicos: 1 Grupo o industria afectados: Subsector Autotransporte Federal y Transporte Privado que opera con vehículos tipo camión unitario (C) y las configuraciones vehiculares tractocamión articulado (T-S), y los usuarios del Subsector. Sector público por la infraestructura carretera, así como los demás usuarios de las carreteras. Beneficios que implica: Para cuantificar el beneficio por el ajuste en el Peso Bruto Vehicular en los camiones unitarios y configuraciones tractocamión articulado sencillo por el ahorro en los costos de operación vehicular en las carreteras tipo “ET” y “A”. Adicionalmente, ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes para las carreteras tipo “B”, más el ahorro por siniestralidad, por la restricción de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo “B” y daño a pavimentos. 1.- Costos de Operación Vehicular por el PBV en camiones unitarios y tractocamión articulado sencillo, es de entre \$20,077 y \$33,462 millones. Ahorro en siniestralidad por la restricción de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo “B”, es de \$ 472,018. Los ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes (beneficios indirectos), para las carreteras tipo “B”, es de \$ 14,835.7 millones. Asimismo, se tienen beneficios en deterioro de pavimentos (beneficios indirectos), asumiendo que la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo “B” será transferida a unidades tipo T3 S3, es de entre \$ 5 y \$9 millones. Estimación monetizada: 33462472018 Beneficio Anual: 33,462,472,018.00 Beneficio Total : 126,849,096,197.54 Tasa de descuento : 10			
16. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos			
En base a los resultados del análisis de los costos y beneficios, compárelos y justifique que los beneficios de la regulación propuesta son superiores a sus costos. Encontrará un recuadro con la sumatoria de los costos y beneficios totales para poder llevar a cabo la comparación.			

<table><tr><td>Costo Total</td><td>Beneficio Total</td><td>Beneficio Neto</td></tr><tr><td>1,512,523,920.99</td><td>126,849,096,197.54</td><td>125,336,572,276.55</td></tr></table> En una evaluación utilizando los costos directos de las medidas, a 5 años, con una Tasa de descuento del 10%, se obtiene un Beneficio Neto superior a los \$125,336 millones.	Costo Total	Beneficio Total	Beneficio Neto	1,512,523,920.99	126,849,096,197.54	125,336,572,276.55	
Costo Total	Beneficio Total	Beneficio Neto					
1,512,523,920.99	126,849,096,197.54	125,336,572,276.55					
F. Otros Impactos							
17. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos? (Por ejemplo, a las micro, pequeñas y medianas empresas). La propuesta de regulación es de carácter general. Cabe señalar que el grupo o industria a la que le beneficia o impacta la regulación es el Autotransporte Federal y Transporte Privado que opera sus vehículos en caminos y puentes de jurisdicción federal. Las principales modificaciones a la regulación vigente, beneficia a aquéllos permisionarios que operan con camiones unitarios o tractocamión articulado sencillo, con un incremento en su productividad y competitividad, así como a sus usuarios; mientras que aquéllos permisionarios que operan con tractocamión doblemente articulado en caminos tipo B, tienen un impacto directo en sus costos de operación vehicular, y consecuentemente se traslada a sus usuarios. Sin embargo, en la operación del subsector autotransporte federal y transporte privado, los denominados hombres-camión, pequeñas, medianas y grandes empresas, operan de diversas maneras, sea con camiones unitarios, tractocamiones articulados sencillos y doblemente articulados, por lo que la propuesta de regulación no contempla esquemas que impacten de manera diferenciada a sectores o agentes económicos específicos.							
IV.- CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA							
18. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos). La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, verificará que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino. Se programarán los recursos públicos necesarios para la adquisición e instalación de los sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos, una vez publicada en el Diario Oficial de la Federación la regulación propuesta. Justifique que la implementación de la regulación sea técnica, económica y socialmente factible. Lo anterior, con la finalidad de obtener de dicha regulación los efectos esperados	Se requiere que exista una NOM, para la certificación de los sistemas dinámicos para crear certidumbre en relación a lo que requiere la LFSMN correspondiente a su certificación y calibración.						
19. Describa los esquemas de inspección, verificación, vigilancia, certificación, acreditación y sanciones que se aplicarán para garantizar el cumplimiento de la regulación.	El IMCO, al respecto una regulación basada en desempeño:						

De acuerdo a lo señalado anteriormente, se tienen las siguientes recomendaciones del **Panel de Expertos** que se atenderán, en materia de esquemas de inspección, verificación, vigilancia y sanciones para garantizar el cumplimiento de la regulación: 1. **Se adoptan nuevas tecnologías para la vigilancia y supervisión del autotransporte e imposición de sanciones por exceso de peso, dimensiones y velocidad, con la utilización intensiva de tecnologías informáticas modernas y de telecomunicaciones.** 2. **Se rediseñará el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos, con la introducción de estaciones modernas y el uso de básculas dinámicas, monitoreadas y fiscalizadas en forma electrónica, con la recomendación de actualizar el marco jurídico que permita imponer sanciones por esa vía.** 3. **Se instrumentarán sistemas de peso y dimensiones en carriles exclusivos en las casetas de peaje.** 4. **Se establecerán operativos en las estaciones fijas de peso y dimensiones en coordinación con la Policía Federal.** 5. **Mediante estaciones fijas de verificación automatizada, los cuales serán operadas por medios remotos, se evitará la intervención del factor humano.** 6. **Se establecerá un mecanismo efectivo para la aplicación de multas a infracciones, bajo un esquema de sanciones, con efecto disuasivo a conductores y empresas reincidentes, especialmente por sobrepeso de la carga en unidades, exceso de velocidad, consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores, así como por transportar mercancías peligrosas, sin las autorizaciones correspondientes y circular por vías no autorizadas.** Lo anterior, con la aplicación de sanciones acumulables (sistema de puntos) y de “fuera de servicio” inmediato. Además, se promoverán modificaciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como al Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Señale los mecanismos por los cuales se pretende que la regulación cumpla con su objetivo. Dichos mecanismos pueden ser las sanciones contempladas para el cumplimiento de la regulación. Cada uno de los mecanismos contemplados para el cumplimiento de la regulación **deberá ser plenamente identificado, justificando las causas por las cuales se optó por la implementación de los mismos.**

19.1 Precise los resultados esperados de la aplicación de dichos esquemas y mecanismos 1. Coadyuvar en la **prevención de accidentes.** 2. **Vigilar**, en forma permanente, el cumplimiento de los **pesos y dimensiones** establecidos en la Norma, con esquemas electrónicos. 3. **Evitar la corrupción en centros de verificación de peso y dimensiones.** 4. Coadyuvar en la **conservación de la infraestructura de carreteras y puentes de jurisdicción federal.** 5. Contar con estadísticas actualizadas en materia de accidentalidad e infracciones. 6. **Aplicar esquemas sancionatorios** que otorguen certidumbre, contando con las evidencias que aportarán los esquemas tecnológicos, lo que incidirá en esquemas recaudatorios más efectivos por concepto de multas aplicadas.

Generar esquemas de premios (peso adicional) a transportistas que:

- Inviertan en mejores sistemas de seguridad.
- Cumplan con monitoreo.
- Tengan seguros y contratos con cadena de responsabilidad.
-

Dar al regulador la obligación de establecer sanciones económicas elevadas a transportistas que:

No cumplan con los estándares mínimos de seguridad: mantenimiento de vehículos, horas de descanso de operadores.

1.- Se ha comentado anteriormente que al eliminar los requisitos técnicos de seguridad TS (sencillo) Y C (camión), se estaría incrementando el riesgo accidentes viales debido no contaría con mecanismos en dichas configuraciones que pudieran mitigar el tema de la velocidad el cual es el factor primordial de la seguridad.

4.- El incrementar de forma discriminada el peso máximo por eje para configuraciones TS (sencillo) Y C (camión) se

	opone a los principios de preservar la infraestructura debido a que no se exige ningún requerimiento técnico (suspensión neumática), entre otras. Por otro lado en las configuraciones TSR y TSS (fulles) si se conserva estos requerimientos los cuales si aportarían al conservación de la infraestructura, a la seguridad, cuidado del medio ambientes, pero en un porcentaje de participación pequeña en relación al parque vehicular, cuando debería preservarse en todas las configuraciones consideradas en la NOM-012 Vigente. 5.- En la propuesta de NOM012 no se presenta un forma de regular la información estadística en materia de accidentabilidad e infracciones.
19.2 ¿Estos esquemas se aplicarán de la misma manera para todos los sujetos y materias reguladas o se prevén una aplicación diferenciada en función de los riesgos que se están regulando? (SI O NO)	
19.3 Presente los indicadores y estadísticas como el número de verificaciones, las sanciones aplicadas, organismos de certificación, unidades de verificación, terceros autorizados y recursos interpuestos contra la regulación implementada, con los que se pretende dar seguimiento a la regulación propuesta. En ANEXO a la MIR se remite información sobre: 1. Vehículos verificados y sancionados en centros de control de peso y dimensiones operados por personal de la SCT (2011 y 2012).	Se requiere comparativo de todas las configuraciones, tipo de carreteras y elementos adicionales que nos de un marco de referencia equitativa, por ello insistimos que esa H. Comisión solicite ampliaciones y correcciones a esta MIR a la SCT.
V.- EVALUACION DE LA PROPUESTA	
20. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación. 1. Análisis de siniestralidad en vehículos mediante las bases de datos que se construyan para tal fin. 2. Análisis de incidencia de empresas infractoras que son sancionadas por circular con exceso de peso y/o dimensiones, mediante las bases de datos que se construyan para tal fin. 3. Análisis de incidencia de conductores infractores que son sancionados por circular con exceso de velocidad, mediante las bases de datos que se construyan para tal fin. Los medios por los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación pueden ser indicadores, estudios, encuestas, estadísticas etc. Los mecanismos de evaluación serán instrumentos a través de los cuales de lleve a cabo una	La medición requerida debió ser anterior para evaluar el cambio de la NOM, sobre todo el los temas cruciales que de costo-beneficio en materia de salud humana, impacto ambiental y seguridad pública.

medición clara y precisa de los efectos que genera la regulación para ser comparados con el objetivo establecido.	
VI.- CONSULTA PUBLICA	
21. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación? Indique los mecanismos de regulación que se llevaron a cabo, el grupo o individuo que emitieron el comentario y la opinión emitida Seminario/conferencia por invitación. Particular: Panel de Expertos para el análisis de la NOM-012 sobre pesos y dimensiones Opinión: ?No se autoriza el transporte de hasta 80 toneladas de carga en los fulles que estuvo vigente hasta mayo de 2013, y se tope máximo en 75.5 toneladas. ?Revisar en un periodo preferentemente de tres años, el peso máximo de carga. ?Mantener el límite máximo de velocidad de circulación en carreteras federales, que es de 80 kilómetros por hora para camiones de carga y de 95 kilómetros por hora para autobuses de pasaje y turismo, a través de gobernadores de velocidad obligatorios. ?Obligar el equipamiento de fulles con tecnología que abone a la seguridad, tales como: cámara y bloqueadores de señales en cabina; GPS; sistemas de acoplamiento de última generación; frenos ABS y sincronizador de frenado entre remolques. ?Emitir licencias especiales para los conductores de fulles, las cuales se obtendrían mediante un proceso de acreditación de experiencia y de capacidades llevado en centros especializados y certificados. ?Restringir la circulación de fulles a caminos de mayores especificaciones (ejes troncales y autopistas de dos y cuatro carriles denominadas ET y A); limitar permisos de conectividad en carreteras hasta tipo B y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios. ?Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos con mecanismos electrónicos (básculas dinámicas), que garanticen el respeto a la norma y faciliten la aplicación de sanciones. ?Establecer la corresponsabilidad entre los permisionarios y las compañías expedidoras de la carga que contratan el servicio, ante eventuales violaciones a las normas. ?Disponer la instalación progresiva de un mecanismo efectivo para la aplicación de multas electrónicas.	La Integración de un Panel de Expertos se encuentra al margen del Proceso de Normalización, por los que sus recomendaciones no tienen carácter vinculatorio, de tal manera que el Subcomité debió hacer su propio análisis de manera independiente y autónoma de las recomendaciones inherentes a la NOM vigente. Las recomendaciones que realiza el Panel de Expertos, se refieren a forma exclusivas a una de las 27 configuraciones vehiculares de la NOM- vigente. En el comunicado 297 visible en la pagina de internet de la SCT, el 6 de diciembre de 2013, su texto difiere de la letra de las 22 recomendaciones notificadas a los integrantes del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre (CCNN-TT). En el seno de subcomité No. 2 correspondiente a la revisión especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación, no se analizo ni acordó la justificación que llevo a los expertos panelistas a emitir sus recomendaciones, por lo que no formaron parte del proceso de normalización, por lo que constituyo un vicio de origen que INVALIDA EL PROCESO DE NORMALIZACIÓN.
Seminario/conferencia por invitación. Particular: Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) Opinión: Revisión del peso bruto vehicular máximo autorizado a los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos. Revisión de la conectividad.	

Recepción de comentarios no solicitados. Particular: Asociación Nacional del Transporte Privado Opinión: Establecer un límite máximo de 150 Km para la circulación de las configuraciones vehiculares que autoriza la NOM-012 con los máximos pesos y dimensiones para camino ET y A para su tránsito por camino tipo B	Se anexa carta en donde refiere adicional que es imprescindible elevar la clasificación de los tramos carreteros de los 10 corredores que presentan una clasificación inferior a la mayoría de su longitud en su categoría y que ya han sido modernizados, por lo que se propone se clasifiquen como carreteras tipo “ET y A”, los tramos carreteros que se mencionan en un estudio realizado por ANTP y la participación de los asociados, mismo que se adjunta. “Tramos para Cambios de Clasificación ANTP”
Recepción de comentarios no solicitados. Particular: Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT) Opinión: Revisión del largo máximo autorizado para los autobuses de 3 ejes (con un tercer eje direccional) y 15 metros de longitud.	
22. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas. • Limitar la circulación de los fulles a caminos de mayores especificaciones (Ejes Troncales y Autopistas, de dos y cuatro carriles, denominadas ET y A). • Restringir y revisar los permisos de conectividad para la circulación en carreteras hasta tipo B, en recorridos limitados a tramos de hasta 50 Km. y justificados por las empresas propietarias de las cargas. • Medidas estrictas de seguridad para autorizaciones de entrar y salir a centros de producción. • Obligatoriedad de equipar los tractocamiones doblemente articulados con tecnología de punta, que abonen a la seguridad, tales como: suspensión neumática, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), frenos ABS. • Revisión del peso bruto vehicular máximo autorizado a los vehículos unitarios y tractocamión articulado sencillo. • Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos, con la introducción de estaciones modernas y el uso de básculas dinámicas, monitoreadas y fiscalizadas en forma electrónica; así como la emisión de infracciones mediante esquemas electrónicos. • Revisión del largo máximo autorizado para los autobuses de 3 ejes (con un tercer eje direccional) y 15 metros de longitud. El regulador deberá incluir en su respuesta las aportaciones que hicieron los particulares durante la consulta pública por las cuales se logró mejorar la regulación propuesta.	
VII.- VII.- ANEXOS	
31691.177.59.1.ANEXO 1. COMUNICADO 297... EXPERTOS EMITEN RECOMENDACIONES PARA LA NOM 012.pdf	Es notoriamente un acto doloso que la SCT antes de concluir la sesión del CCNN-TT (2 de junio de 2014) envío a esa H-Comisión MIR

31691.177.59.1.ANEXO 2 Comparativo internacional.pptx 31691.177.59.1.ANEXO 3. REVISIÓN DE LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO (MIR), SUS AMPLIACIONES Y CORRECCIONES, DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA DE PESO Y DIMENSIONES.pdf 31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx 31691.177.59.1.ANEXO 5. Anexo Acciones Regulatorias.docx 31691.177.59.1.ANEXO 6. Gráficas de infracciones IMT.docx 31691.177.59.1.ANEXO 8. RECURSOS PARA PUENTES 1995-2013.xlsx 31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx 31691.177.59.1.ANEXO A Costos de Operación Vehicular (Unitarios y Sencillos).xlsx 31691.177.59.26.ANEXO B Costos Deterioro Pavimento (Unitarios y Sencillos).xlsx 31691.177.59.26.ANEXO C Costos de Operación Vehicular (Doblemente articulados y Sencillos).xlsx 31691.177.59.26.ANEXO D. Costos Deterioro Pavimento (Modificado).xlsx 31691.177.59.26.Anexo E. Costos de accidentes.xlsx 31691.177.59.26.ANEXO E-1. Pérdida Económica por Muerto y Lesionado.xlsx 31691.177.59.26.ANEXO E-2. International Road Assesment Programme.pdf 32119.177.59.32.31691 177 59 1 ANEXO 7 Comparativo NOM-12 29052014 Final.docx 32119.177.59.33.Correcciones al anteproyecto de NOM-012 2014 1.docx	y Anteproyecto para publicacion via internet. Ya que posteriormente tuvieron que reponer el proceso, debido a que en efecto en la sesión del CCNN-TT se realizarón modificaciones del Anteproyecto, a solicitud de algunos de los integrantes del Comité y enviado esta MIR y Anteproyecto corregido un día después. 31691.177.59.1.ANEXO 3. REVISIÓN DE LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO (MIR), SUS AMPLIACIONES Y CORRECCIONES, DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA DE PESO Y DIMENSIONES.pdf Se anexa estudio comentarios del ITT. Estudio 52 1994, IMT-SCT 32119.177.59.33.Correcciones al anteproyecto de NOM-012 2014 1.docx Por lo anterior, y como integrante-vocal del CCNN-TT consideramos que el análisis de esa H.Comisión debe llevar consigo la solicitud a la SCT de ampliaciones y correcciones a esta Manifestación de Impacto Regulatorio, por una elaboración sin consenso de los integrantes del Subcomite respectivo como de la I.P integrantes del multicitado CCNN-TT. 31691.177.59.26.Anexo E. Costos de accidentes.xlsx El anexo que presenta la SCT, “calculo beneficio siniestralidad” (doble articulado vs. Articulado sencillo) para determinar el costo de lesionados, muertos y daños materiales por accidentes del T3-S2-R4 vs T3-S3, no considera los viajes adicionales de la carga que deja de mover el T3-S2-R4, y que se transporta, en configuraciones sencillas; considerando el factor del vehiculo km adicional del articulado sencillo, se obtiene un costo mayor por accidentes que el beneficio que calcula la SCT “472, 218” por la limitación del T3-S2-R4, en carreteras tipo B.
--	--

Cálculo beneficio siniestralidad (Doble Articulado vs Articulado Sencillo)

Sin la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	302	\$1,181,480	28,956,939	40,880,274
Veh. Km.	18.87	18.87	18.87		
Índice	17.15	6.87	3,044,941		

Doble articulado	Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	81	20	21,683,889	8,115,957	8,015,740	
Veh. Km.	3.34	3.34	3.34			
Índice	22.90	5.65	3,942,090			

Con la medida					
Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
carretera tipo B	289	302	\$1,181,480	28,956,939	40,880,274
Veh. Km.	18.87	18.87	18.87		

Doble articulado	Articulado	Lesionados	Muertos	Daños Materiales	\$ Lesionados	\$ Muertos
Veh. Km. T3-S3	3.34	3.34	3.34	8,778,975	12,393,816	
Veh. Km. T3-S3	5.10	5.10	5.10			
Veh. Km. T3-S2	1.99	1.99	1.99			
Índice	17.15	6.87	3,044,941			
Saldo con T3-S2	88	91	\$3,044,941	3,425,006	4,603,290	70%
Saldo con T3-S3	88	91	\$3,044,941	8,778,975	12,393,816	56%
Saldo totales T-S				12,203,981	17,000,106	

Fuente: Instituto Mexicano del Transporte.

Resumen Costos de Lesionados, Muertos y Daños Materiales

Sin la medida		Sin la medida	
Articulado sencillo	121,022,657	Articulado sencillo	121,022,657
Doble articulado	37,166,697	Doble articulado	37,166,697
Suma	158,189,354	Suma	158,189,354

Con la medida		Con la medida corregida	
Articulado sencillo	121,022,657	Articulado sencillo	121,022,657
Articulado sustituye al doble articulado	36,694,679	Articulado sustituye al doble articulado	51,010,643
Suma	157,717,336	Suma	172,033,300

BENEFICIO	\$ 472,018	-\$13,843,946
-----------	------------	---------------

0.30%	-9%
-------	-----

Considera los viajes adicionales de sencillos de la carga que deja el full

Configuración	Carga unit./Carrt. B	Carga de sencillo Vs full
T3-S3	28.5	0.70
T3-S2-R4	41	
T3-S2	23	
T3-S2-R4	41	0.56

Solamente considera el indicador de un viaje que lleva el 70% de la carga que puede llevar el full.

Con el cálculo corregido el beneficio es negativo

Resumen Costos de Lesionados, Muertos y Daños

Materiales

Sin la medida		Sin la medida	
Articulado sencillo	121,022,657	Articulado sencillo	121,022,657
Doble articulado	37,166,697	Doble articulado	37,166,697
Suma	158,189,354	Suma	158,189,354

Con la medida		Con la medida corregida	
Articulado sencillo	121,022,657	Articulado sencillo	121,022,657
Articulado sustituye al doble articulado	36,694,679	Articulado sustituye al doble articulado	51,010,643
Suma	157,717,336	Suma	172,033,300

BENEFICIO	\$ 472,018	-\$13,843,946
-----------	------------	---------------

0.30%	-9%
-------	-----



Consideraciones para tramos de
conectividad.

Usuarios ANTP
del transporte de carga

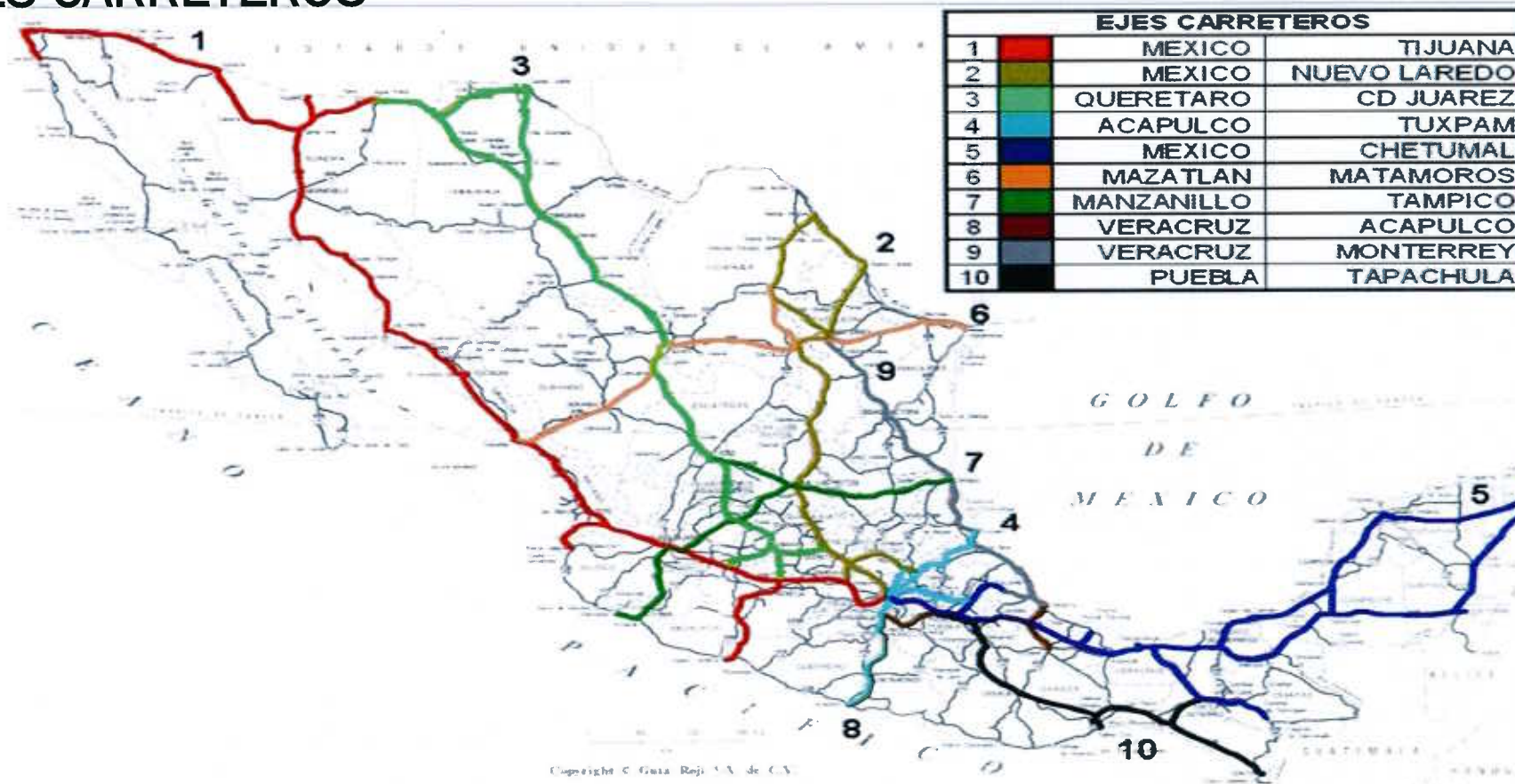
MAYO 2014

Tramos de conectividad por rangos

Para resolver la conectividad de los tramos de los ejes carreteros y la conexión con las plantas productoras o Centros de Distribución, se requiere dar continuidad a los corredores carreteros con la máxima clasificación para la operación de los vehículos de alta especificación, en los siguientes rangos:

- **Conectividad en los ejes carreteros.**
 - a) Tramos que se deben considerar como ET ó A, B y C (a validar con Servicios Técnicos), mayores a 150 Km.
 - b) Tramos que se deben considerar como ET ó A, B y C (a validar con Servicios Técnicos), de 100 a 150 Km.
 - c) Tramos que se deben reclasificar como ET ó A, B y C (a validar con Servicios Técnicos), de 50 a 100 Km.
 - d) Tramos carreteros que se deben reclasificar como ET ó A, B y C (a validar con Servicios Técnicos) menores a 50 Km.

EJES CARRETEROS



a) Tramos que se deben considerar como ET ó A (a validar con Servicios Técnicos), mayores a 150 Km.

Tramos que se deben considerar como ET - A (a validar con Servicios Técnicos), con longitud mayor a 150 km.

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
HERMOSILLO - SAN PEDRO KM 3+800 CPO. "A" - Moctezuma	14 y 17	373	B	NC	1	150	ET		
Saltillo - Monclova	57	190	ET	ET	2		A		
Ent. Huizache - Antiguo Morelos	80	100	B	B	2	85	A	Modernizado	2C DE 0.0-113 7.2M DE ANCHO, 2C DE 113-198.9 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. La Chicharrona - Durango	45	232	B	D	3	650	A	Modernizado	
IGUALA - CD ALTAMIRANO	51	184	B2	NC	4	133	ET		
Acapulco-San Pedro Pochutla	200	253	B2	NC	4	150	ET	Modernizado	4C DE 3.7-11.0 16.0 M DE CALZ; 2C DE 11.0-234.5 Y 238.0-240.0, 8.0 M DE ANCHO; 4C DE 234.5-238.0 18.0 M DE CALZ
Ent. Mahahual - Tulum	307	161	ET	C	5	25	ET	Modernizado	Km 65-226 (130-135 del Mpio): 2C, 12m
Escárcega - Chetumal	186	273	ET	B	5	25	ET	Modernizado	2C, 12.0m
Ent. Salto del Agua - Catazajá - Foo Escárcega	186	227	A	B	5	58	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Chetumal-Felipe Carrillo Puerto	307	153	C	ET	5	237	A	Modernizada	
San Luis Potosí - Entronque Arcinas	49	163	B	ET	7	448	A	Modernizado	4C (KM 9.6-20.0, 25.0-90.3, 100.0-145.0), ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Tampico - El Alazán	180	151	ET	B	9	199	ET	Modernizado	2C, 9.0m
Tuxpan - Tampico	180	189	ET	B	9	199	ET	Modernizado	2C, 9.0m
CD. VALLES - Cd. Victoria	MEX-01	243	B2	NC	9	350	ET		
Apizaco-Perote-Xalapa	140	156	B2	NC	9	150	A	Modernizado	2C DE 0.0-55 8.0 M DE ANCHO, 4C DE 55-83.3 14.0 M DE ANCHO, 2C DE 83.3-145.7 8.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Totomoxtle-Laguna Verde	180	161	ET2	C	9	59	A	Modernizado	Km 34-93(Nautla):2C,9.0m; Km 93-161:2C,7.3m
16									

Conectividad en los Ejes Carreteros

a) Tramos que se deben considerar como ET ó A (a validar con Servicios Técnicos), mayores a 150 Km.

Ejemplo Ruta Minera Magnelec - Tlaxcala

DETALLE DE LA RUTA TOTAL										
(LOS TRAMOS SOLICITADOS APARECEN SOMBRADOS)										
No.	RUTA		Ruta	Longitud (Km)	Clasificación Carretera	Eje con el que conecta	Especificación Anexo 1 NOM-012 SCT-2-2008	Configuración requerida		
	Carretera	Tramo						T3-S2-R4	T3-S3	T3-S2
S/N	Estatul	Laguna del Rey-Fco. I. Madero	S/N	189	S/C			75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
S/N	Fco. I. Madero-Torreón	Fco. I. Madero-Torreón	30 D	24	4 Camiles	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en la reglamento de pesos y dimensiones y tampoco considerado en la NOM-012-SCT-2-2008. Queda a decisión del usuario del camino, solicitar el permiso especial respectivo.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
660	Torreón-Durango	Torreón-Cuencamé	40	110	A2	6 Mazatlan - Matamoros	No considerada anexo 1. Puede aplicar artículo 6to. del reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
770	Cuencamé-Ent. La Chicharrona	Cuencamé-Ent. La Chicharrona	49	206	ET	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
2870	Durango-Zacatecas	Ent. La Chicharrona-Zacatecas	45	81	ET4	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en el Anexo 1, por lo tanto puede aplicar el art 6o. de la Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
70	Zacatecas-Aguascalientes	Zacatecas-Ent. Arcinas	45	28	ET2	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
2350	Ent. Arcinas-Sn. Luis Potosí	Ent. Arcinas-Sn. Luis Potosí	49	165	B2	7 Manzanillo-Tampico	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
2190	Sn. Luis Potosí-Querétaro	Sn. Luis Potosí-Querétaro	57	242	ET4	2 México-Nuevo Laredo	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
1720	Querétaro-México	Querétaro-Ent. Jilotepec 2	57	130.6	ET4	2 México-Nuevo Laredo	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
S/N	Arco Norte de la Cd. De México	Ent. Jilotepec 2-Ent. Sanctorum	117D	143	ET4	5 México-Chetumal	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
1470	Los Reyes-Zacatepec	Sanctorum-Sn. Simeón Xipetzingo	136	25	ET4	4 Acapulco-Tuxpan	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
Longitud total:				1323.6						
Longitud requerida para conectividad:				189						
% De longitud requerida para conectividad:				14%						



Conectividad en los Ejes Carreteros

Usuarios ^{ANTP}
del transporte de carga

a) Tramos que se deben considerar como B (a validar con Servicios Técnicos), mayores a 150 Km.

Tramos que se deben considerar como B, con longitud mayor a 150 km. {Para sencillos con 20.80 m. (T-S)}

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Acapulco-Lázaro Cárdenas	200	348	C	D	4	150	B	Modernizado	4C(KM 234.6-238.1), CALZ 9.0 M DEL 112-126 Y 234.6-238.1, RESTO 7.8 M
Chilpancingo-Chilapa	93	193	D	NC	8	150	B	Modernizado	2C DE 0.0-53.0 DE 7.6 M DE ANCHO DE CALZADA
Melaque - El Tuito	200	177	B2	NC	7	389	B		
Ent. Libramiento Salina Cruz - San Pedro Pochutla	200	178	B	B	10	140	B		

4

Tramos que se deben considerar como C, con longitud mayor a 150 km. {Para sencillos con 18.50 m. (T-S)}

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Carr. Mérida a Valladolid (Salida a Acanceh)-Chetumal	184	372	D	NC	5	68	C		
Tulum-Valladolid	180	154	D	NC	5	150	C	Modernizado	4C DE 6.0-65.8 Y 230.9-232.1 DE 14.0 M DE ANCHO, 2C DE 65.8-230.9 Y 232.1-254.0 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Acatlán - La Huerta	80	167	C	NC	7	167	C		
Oaxaca-Tehuantepec	190	217	B2	ET	10	140	C		
Palenque-Ocosingo	198	180	SC	NC	10	180	C		

5

Conectividad en los Ejes Carreteros

Usuarios ^{ANTP}
del transporte de carga

b) Tramos que se deben considerar como ET (a validar con Servicios Técnicos), de 100 a 150 Km.

Tramos que se deben considerar como ET - A (a validar con Servicios Técnicos), con longitud de 100 a 150 km.

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Caborca - Sonora	2	149	ET	B	1	3389	ET	Modernizado	2C, 12.0m
El Solito - San Luis Río Colorado	2	120	ET	B	1	3389	ET	Modernizado	2C, 12.0m
Querétaro - Irapuato	45	127	A	C	1	575	A	Modernizado	
Sonora - Puerto Peñasco	8	100	B	NC	1	580	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.2 M
Salamanca - Morelia	43	109	SC	B	1	356	ET	Modernizado	
Allende - Cd. Acuña	29	109	B	ET	2	3	ET	Modernizado	4C (KM 1.4-8.8, 11.0-13.0, 98.0-100.2), ANCHO DE CALZADA 7.2 M
San Antonio-Ent. Tula	101	132	C	ET	2	85	ET	Modernizado	2C DE 2.4-173.4 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Ascensión, Chih. - Cd. Juárez, Chih.	2	149	B	B	3	85	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Buenaventura, Chih. - Janos, Chih.	10	136	B	B	3	775	A	Modernizado	2C, CALZADA 14.0 M DEL 115.0-116.7, 131.5-135.3, EN EL RESTO 7.0 M
Cuauhtémoc - Chihuahua	16	130	B	NC	3	99	A	Modernizado	4C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Guadalupe Aguilera-Santiago Papasquiaro	23	118	B	D	3	85	A	Modernizado	4C DE 0.0-11.3 Y 106.0-118.0 DE 14.0 M DE ANCHO Y 2C DE 11.3-105.0 7.0 M DE ANCHO (TRAMO REPETIDO)
El Sueco, Chih. - Buenaventura, Chih.	10	114	B	B	3	775	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Tulancingo - Poza Rica	130	150	A	B	4	50	A	Modernizado	2C (KM 146-193), DEL KM. 46-82.9 ANCHO CALZADA 7.2 M, EL RESTO 9.0M
CD. ALTAMIRANO - COYUCA DE CATALAN	134	134	B2	NC	4	120	ET	Modernizado	
Escárcega-Ent. (Palizada)	180	144	A2	B	5	370	A	Modernizada	
Jesús Carranza - La Ventosa	185	127	A2	ET	5	290	A		
Oaxaca - Miahuatán	175	101	B2	ET	5	68	A	Modernizado	
San Cristóbal de Las Casas - La Trinitaria	190	109	B	C	5	367	A	Modernizado	4C (KM 86.2-87.9, 116.0-118.0, 157.0-163.0), CALZADA 18.0 m DEL 86.2-87.9, EL RESTO 7.0 M
Chetumal-Xpujil	186	122	C	NC	5	156	A	Modernizada	
Río Verde - Ciudad Valles	70	134	B2	C	7	147	A	Modernizado	
Cd. Valles - Tampico	70	137	B	NC	7	85	A	Modernizado	4C, CALZADA 17 M DEL KM 103.0-128.4, EN EL RESTO 7.2 M con 2C
Iguala - Chilpancingo	95	103	B	NC	8	270	A	Modernizado	
Huixtla - Cd. Cuauhtémoc	211	126	B	NC	10	148	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.5 M
Atlixco - Acatlán de Osorio, Pue.	190	123	B	C	10	30	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M, ANCHO DE CALZADA 14 M DEL KM 67.3-70.8, EL RESTO 7.0 M

Conectividad en los Ejes Carreteros

Usuarios ANTP
del transporte de carga

b) Tramos que se deben considerar como ET ó A, (a validar con Servicios Técnicos), de 100 a 150 Km.

Ejemplo ruta Minera La Ciénega -Torreón

DETALLE DE LA RUTA TOTAL
(LOS TRAMOS SOLICITADOS APARECEN SOMBREADOS)

No.	RUTA		Ruta	Long.(Km)	Clasificación Carretera	Eje con el que conecta	Especificación Anexo 1 NOM-012 SCT-2008	Configuración requerida		
	Carretera	Tramo						T3-S2-R4	T3-S3	T3-S2
Estatal	Ciénega de Nuestra Señora - San Juan del Negro		S/N	20	No Aplica			75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
S/N	San Juan del Negro - Ent. La Soledad		36	140	S/C		No considerada anexo 1. Puede aplicar artículo 6to. del reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
980	Guadalupe Aguilera - Tepehuanes	Ent. La Soledad - Dgo	23	186	B2	6 Mazatlan - Matamoros	Deberán circular los vehículos con especificaciones para camión tipo "D"	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
640	Durango/Cuencamé(Directo)	Durango/Cuencamé	400	175	ET	6 Mazatlan - Matamoros	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
660	Durango/Torreón	Cuencamé/Torreón	40	110	A2	6 Mazatlan - Matamoros	No considerada anexo 1. Puede aplicar artículo 6to. del reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
Longitud total				631						
Longitud requerida para conectividad				186	S/C- Sin Clasificación					
% de longitud requerida para conectividad				29%						



Conectividad en los Ejes Carreteros

Usuarios ANTP
del transporte de carga

b) Tramos que se deben considerar como ET ó A, (a validar con Servicios Técnicos), de 100 a 150 Km.

DETALLE DE LA RUTA TOTAL

(LOS TRAMOS SOLICITADOS APARECEN SOMBRADOS)

No.	RUTA		Ruta	Longitud (Km)	Tipo de Carretera	Eje con el que conecta	Especificación Anexo 1 NOM-012 SCT-2008	Configuración requerida		
	Carretera	Tramo						T3-S2-R4	T3-S3	T3-S2
S/N	El Bismark- Ent. El Milagro		S/N		S/N			75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
430	Cd. Juárez-Janos	Ent. El Milagro-Janos	2	56	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación de T-S y menores, con especificaciones para caminos tipo B.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
680	Janos-El Sueco	Janos-Ent. Galeana	10	105	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación de T-S y menores, con especificaciones para caminos tipo B.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
680	El Sueco/Janos	Ent. Galeana/Buenaventura	30	51	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en el Anexo 1. Por lo tanto puede aplicar Art. 6o del Reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
680	El Sueco/Janos	Buenaventura-Ent. Las Lajas	10	42	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en el Anexo 1. Por lo tanto puede aplicar Art. 6o del Reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
880	Janos-El Sueco	Ent. Las Lajas-El Sueco	10	73	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en el Anexo 1. Por lo tanto puede aplicar Art. 6o del Reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
320	Cd. Juárez-Chihuahua	El Sueco-Chihuahua	45	155	ET4	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
1130	Chihuahua-Jiménez (Directo)	Chihuahua-Jiménez	450	227	ET4	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
931	Jiménez-Torreón (Directo)	Jiménez-Torreón	490	230	ET4	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de largo
Longitud total:				939						
Longitud requerida para conectividad:				327						
% De longitud requerida para conectividad:				35%						

Ejemplo ruta Minera Bismark -Torreón



Conectividad en los Ejes Carreteros

Usuarios ^{ANTP}
del transporte de carga

c) Tramos que se deben considerar como ET ó A, (a validar con Servicios Técnicos), de 50 a 100 Km.

Tramos que se deben considerar como ET - A (a validar con Servicios Técnicos), con longitud de 50 a 100 km.

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación EPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGUN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Sonora - El Solito	2	80	ET	B	1	3388	ET	Modernizado	2C, 12.5m
Guadalupe - Sta. Rosa	25	21	B2	NC	1	87	A	Modernizado	
Sta. Rosa - La Blanca	35	81	B2	NC	1	680	A	Modernizado	
Sonora - Puerto Peñasco	8	100	B	NC	1	580	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.5 M
Agua Prieta, Son. - Caranasa, Son.	15	84	B	B	1	1032	A	Modernizado	4C (KM 0-1.1, 89.3-82.3), ANCHO DE CALZADA 18 m; EN EL RESTO 7.0 M
Caranasa, Son. - Imuris, Son.	15	84	B	B	1	1543	A	Modernizado	3C (KM 90.5-86.5, 149.3-153.8), CALZADA 11.5 M; EN EL RESTO 7.5 M
El Valle, Chih. - Agua Prieta, Son.	2	80	B	B	1	1543	A	Modernizado	4C (KM 156.5-160.0), CALZADA 18.0 M DEL KM 156.5-160.0, EL RESTO 7.5 M
Cuatro Caminos - Apazimán - Tepic - Tepic	120	98	C	NC	1	5	ET	Modernizado	4C DE 199.8-197.3 Y 200.3-204.1, 8C DE 197.3-200.3, EN SIPLAN 2C DE 199.8-204.1 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Portezuelo - Palmitas	45	89	B2	B	2	144	A	Modernizado	4C DE 0.5-13.0 DE 15.0 M DE ANCHO, 2C DE 13-83 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Piedras Negras - Acuña	2	88	B	B	2	190	A	Modernizado	
Atzacmulco, Méx. - Palmitas, Qro.	55	66.5	C	B	2	85	A	Modernizado	4C DEL 66.1-43.0 18.0 M DE CALZ, 2C DE 83.0-80.0 7.0 M DE CALZ, 4C DE 80.0-126.0 16.0 M DE CALZADA
Pénjamo, Gto. - Irapuato, Gto.	80	51	B	ET	3	327	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 12.0 M
Parral - Jiménez	45	76.5	B2	NC	3	144	A	Modernizado	4C DE 0.0-50.0; 14.0 m DE ANCHO, 4C DE 50.0-76.5 16.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Zapotlán - Abasco	90	60	B2	NC	3	87	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 9.0 M
Guadalupe - Ixtahualcán el Río	25	50	B2	NC	3	87	A	Modernizado	4C (KM 6.8-16.0), ANCHO DE CALZADA 7.5 M
Sombrerete - Ent. La Chicharrón	45	99	B	D	3	171	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Jasco, Chih. - El Valle, Chih.	2	91	B	B	3	1540	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Ent. Columbus - Jasco	2	88	B	B	3	85	A	Modernizado	2C DE 84.0-198.5 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Tecoliltán - Arandas	80	56	SC	NC	3	236	A	Modernizado	
Torreón - Fco. I. Madero - San Pedro de las Colonias	30	66	SC	NC	3	650	ET	Modernizado	
Pozo Rico - Xicotépec	130	80	A	B	4	30	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M DEL KM 173.0-185.0, EL RESTO DE 9.0 M
Pachuca - Tula - Tlaxiaco	130	54	A2	ET	4	144	A	Modernizado	4C (KM 0.0-39.0), ANCHO DE CALZADA 7.5 M
Nautla - Tlaxiaco	129	60	B	NC	4	59	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Tehuacan - Ocotlán	136	89	B	B	4	170	A	Modernizado	6C KM 0.0-17.5; 4C KM 17.5-18.5, 22.3-40.2, 72.9-86.9, 86.2-88.8, 89.6-96.9, 96.3-107.0, EL RESTO 7.0 M
Iguuala - Toluca	51	65	B	NC	4	144	A	Modernizado	2C DE 0.0-3.3, 7.2 M DE ANCHO; 4C DE 3.3-7.8 18.0 M DE ANCHO; 2C 7.8-65.0 7.2 M DE CALZADA
Amacuzac - Iguuala	950	80	B	NC	4	76	A	Modernizado	
Maculapac - Frontera	180	62	ET2	ET	5	35	ET	Modernizado	
Ent. La Truja - Toluca	145	79	A	B	5	87	ET	Modernizado	2C (KM 0-79.7), ANCHO CALZADA 9.0M
Fco. Escarrega - Chantelom	261	85	A2	B	5	59	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Coyacoatlán - Acapulco	185	60	B	NC	5	60	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Salina Cruz - Ent. La Ventosa	185	63	B2	NC	5	144	A	Modernizado	2C DE 243.0-263.0, 8.1 M DE ANCHO DE CALZADA
Aut. Mirida a Campeche (Entronque a Muna)-Ticul	261	66	C	NC	5	126	A	Modernizado	
Arco norte (Atzacmulco) - Entronque Autopista México/ Querétaro	57	55	SC	NC	5	685	ET	Modernizado	
Lagos de Moreno, Jal. - Villa de Arriaga, SLP	80	94	B	ET	7	57	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Lagos de Moreno - Querétaro	80	71	B	ET	7	57	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
QUELOS - Aguascalientes	70	86	B2	NC	7	270	ET	Modernizado	
Manzanillo - Meique	206	64	B2	B	7	180	A	Modernizado	
Atzacmulco - Chilo	115	80	B	NC	8	63	A	Modernizado	
Iguuala - Puente de Ixtla	95	59	B	NC	8	65	A	Modernizado	
(Xalapa - Veracruz) - Cardel	140	71	B2	NC	9	285	A	Modernizado	
Acatzingo - Zacatepec	140	52	B	NC	9	59	A	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.5 M
Lis Cruces - Ocotlán	190	70	ET	B	10	157	A	Modernizado	Km 57-74: 2C 7.5m; Km 74-120.8: 2C 7.3m
Cerro - Júcar de Matamoros	190	54	B	C	10	90	ET	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Guadalupe - Aguascalientes - Querétaro	45	55	B	D	3	85	A	Modernizado	4C DE 7.0-17.0 DE 14.0 M DE ANCHO, 2C DE 17.0-55.0 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA

Conectividad en los Ejes Carreteros

Usuarios ANTP
del transporte de carga

c) Tramos que se deben considerar como ET ó A, (a validar con Servicios Técnicos), de 50 a 100 Km.

Ejemplo ruta Minera Penmont - Torreón

DETALLE DE LA RUTA TOTAL										
(LOS TRAMOS SOLICITADOS APARECEN SOMBRADOS)										
No.	RUTA		Ruta	Longitud (Km)	Tipo de Carretera	Eje con el que conecta	Especificación Anexo 1 NOM-012 SCT-2-2008	Configuración requerida		
	Carretera	Tramo						T3-S2-R4	T3-S3	T3-S2
S/N	Minera la Permont-Ent. El Cozón		S/N	35.3	Estatal			75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
2410	Sonoyta-Santa Ana	Ent. El Cozón-Santa Ana	2	186	ET2	1 México-Tijuana	Para el tramo Caborca-Sonoyta: se autorizará la circulación de T-S-R y menores, con especificaciones para caminos tipo B. Para el tramo Altar-Caborca: se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones para caminos tipo A. Para el Tramo Santa Ana-Altar: no considerada anexo 1. Puede aplicarse artículo 6to. del reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
1040	Nogales-Hermosillo	Santa Ana-Imuris	15	40	ET4	1 México-Tijuana	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
1100	Imuris-Agua Prieta	Imuris-Agua Prieta	2	209	B2	1 México-Tijuana	Se autorizará la circulación de T-S y menores, con especificaciones para caminos tipo B.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
1120	Agua Prieta-Janos	Agua Prieta-Janos	2	160	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación de T-S y menores, con especificaciones para caminos tipo B.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
680	Janos-El Sueco	Janos-Ent. Galeana	10	105	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación de T-S y menores, con especificaciones para caminos tipo B.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
680	El Sueco/Janos	Ent. Galeana/Buenaventura	10	51	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en el Anexo 1. Por lo tanto puede aplicarse Art. 6o del Reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
680	El Sueco/Janos	Buenaventura-Ent. las Lajas	10	42	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en el Anexo 1. Por lo tanto puede aplicarse Art. 6o del Reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
680	Janos-El Sueco	Ent. Las Lajas-El Sueco	10	73	B2	3 Querétaro-Cd. Juárez	No considerado en el Anexo 1. Por lo tanto puede aplicarse Art. 6o del Reglamento.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
320	Cd. Juárez-Chihuahua	El Sueco-Chihuahua	45	155	ET4	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
1130	Chihuahua-Jiménez (Directo)	Chihuahua-Jiménez	45D	227	ET4	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
931	Jiménez-Torreón (Directo)	Jiménez-Torreón	49D	230	ET4	3 Querétaro-Cd. Juárez	Se autorizará la circulación con los pesos y dimensiones máximas de todas las unidades vehiculares autorizadas en esta Norma.	75.5 Ton y 31 metros de largo	54 Ton y 23 metros de largo	46.5 Ton y 23 metros de Largo
Longitud total:				1513.3						
Longitud requerida para conectividad:				826						
% De longitud requerida para conectividad:				55%						



Conectividad en el origen y/o destino de los viajes.

Las **plantas** que están **alejadas de la Red Troncal** requieren una conectividad utilizando carreteras de **menor especificación** inclusive utilizando carreteras B, C o D para llegar a los centros de producción, distribuidoras o comercios en donde se origina o está destinado el viaje.

Esto mismo sucede en cualquier país del mundo, cuando el origen o destino del viaje no se encuentra sobre una carretera principal.

Considerando lo anterior se proponen las siguientes clasificaciones:

1. **Permisos para entradas y/o salidas por carreteras tipo B.**
2. **Permisos para entradas y/salidas por carreteras tipo C y D.**

Conectividad en el Origen o Destino de los viajes

Usuarios ANTP
del transporte de carga

b) Tramos que se deben considerar como B y C (a validar con Servicios Técnicos), de 100 a 150 Km.

Tramos que se deben considerar como B con longitud de 100 a 150 Km. { Para sencillos con 20.80 m. (T-S)}

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Compostela - Puerto Vallarta	200	134	C	B	1	875	B	Modernizado	4C DEL 70.6-73.6 Y 89.7-96.5 con 16.0 m DE Calz; 2C DEL 37.0-70.6, 73.6-89.7 Y 96.5-137.7 con 7.5 m DE Calz
PUEBLA - TEHUACAN	150	113	D	NC	5	12	B	Modernizado	
2									

Tramos que se deben considerar como tipo C con longitud de 100 a 150 Km. {Para sencillo con 18.5 m. (T-S)}

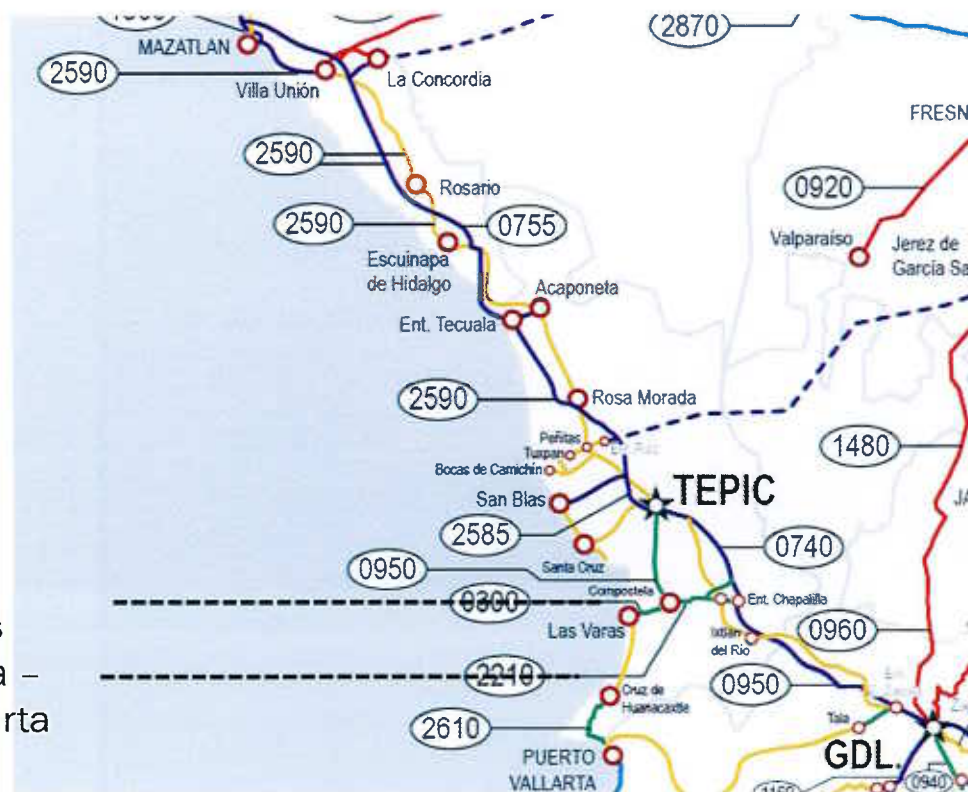
Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Ent. Ahuacatitlán - Tlape de Comonfort	93	126	D	NC	4	30	C	Modernizado	2C DE 0.0-175.0 DE 7.5 M DE ANCHO DE CALZADA
Paso del Toro a Santiago Tuxtla	180	122	C	NC	5	75	C		
Motul-Tizimin	178	124	D	NC	5	225	C		
Ticul-José María Morelos	184	113	D	NC	5	230	C		
Rincón de porvenir - Charcas	83	101	D	NC	7	74	C	Modernizado	
5									

Conectividad en el Origen o Destino de los viajes

Usuarios AMT
del transporte de carga

b) Tramos que se deben considerar como B (a validar con Servicios Técnicos), de 100 a 150 Km.

C
134 Kms
Compostela –
Puerto Vallarta



Comentario: Considerar reclasificación como B

Conectividad en el Origen o Destino de los viajes

Usuarios ^{ANTP}
del transporte de carga

c) Tramos que se deben considerar como C (a validar con Servicios Técnicos), de 50 a 100 Km.

Tramos que se deben considerar como B con longitud de 50 a 100 Km. {Para fultes con 28.5 m. (T.S.R)}

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Morelia - Zazapu	16	96	B2	NC	1	285	B2		
Tecolotán - Acatán de Juárez, Jal.	80	72	C	NC	1	2	B	Modernizado	2C 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Toluca - Temascaltepec	134	68	C	NC	1	596	B	Modernizado	4C DE 7.0-13 16.0 M DE ANCHO, 3C DE 13.0-20.0 12.0 M DE ANCHO, 2C DE 20.0-68 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. Valle de Bravo - Plan Cutzamala	15	66	D	NC	1	50	B	Modernizado	2C DE 10.6-70.2 DE 8.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Tala - Ameca	70	60	SC	NC	1	187	B	Modernizada	
Ciénegas de Flores - Sabinas Hgo NL	86	74	C	NC	2	295	B		
Sabinas Hidalgo- La Gloria	86	66	C	NC	2	1500	B	Modernizado	
San Felipe - Ojuelos	51	64	B2	NC	3	235	B		
Ent. Chontalpa - Comacalco	187	69	B	NC	5	130	B		
Villahermosa - Teapa - Pichucalco	195	79	C	NC	6	29	B	Modernizado	4C DE 3.2-21.3 14.0 M DE ANCHO, 2C DE 21.3-61.6 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Pichucalco - Tapilula	195	57	C	NC	5	30	B	Modernizado	2C DE 7.6 M DE ANCHO DE CALZADA
Gardenas-Paraiso	187	67	D	NC	5	144	B	Modernizado	4C DE 115.0-177.0 DE 14.0 M DE ANCHO DE CALZADA (TRAMO REPETIDO)
Alazán - Tempoal	127	80	C	NC	7	320	B	Modernizado	2C 7.3 M DE ANCHO DE CALZADA
El Alazán - Tantoyuca	127	67	C	NC	7	71	B	Modernizado	2C 7.3 M DE ANCHO (ES LA MISMA QUE EL TRAMO ANTERIOR)
Chako - Cuautla	115	80	C	NC	8	30	B	Modernizado	4C DE 11.4-28.3 Y 63.6-69.0 14.0 M DE ANCHO, 2C DE 28.3-63.6 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Tuxtepec - Playa Vicente	147	80	C	NC	8	30	B	Modernizado	2C 7.1 M DE ANCHO DE CALZADA

16

Tramos que se deben considerar como C ó D con longitud de 50 a 100 Km. {Para sencillos con 20.80 m. (T-S)}

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Chefumat-Merida	293	100	D	NC	5	150	C	Modernizado	2C DE 0.0-100.0 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Zinapécuaro - Zilacuaru	15	98	D	NC	1	67	C	Modernizado	
Dolores Hidalgo - Guanajuato	110	54	D	NC	2	46	D		
Huejutla - Tlanchinol	105	51	D	NC	4	30	C	Modernizado	2C DE 35.4-212.5 DE 7.5 M DE ANCHO DE CALZADA
Valladolid-Tlaximín	295	53	D	NC	5	145	C	Modernizado	
Huimanguillo - Mal Paso	187	80	SC	NC	5	98	C		

15

Conectividad en el Origen o Destino de los viajes

Usuarios ANTP
del transporte de carga

c) Tramos que se deben considerar como C (a validar con Servicios Técnicos), de 50 a 100 Km.

C
72 Kms
Acatlán de Juárez –
Tecolotlán.



Comentario: Usuario solicitará permiso para transitar, considerando si es entrada o salida de planta o cedís

Conectividad en los Ejes Carreteros

Usuarios ^{ANP}
del transporte de carga

d) Tramos que se deben considerar como ET ó A, (a validar con Servicios Técnicos), menores a 50 Km.

Tramos que se deben considerar como ET - A (a validar con Servicios Técnicos), con longitud menor de 50 km.

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRETERA/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
SAN JOSÉ DEL CABO - ENT. AEROPUERTO DE LOS CABOS 33+000 - 43+700	1	10.700	ET	ET	1	150	ET		
La Piedad-Ent Vista Hermosa (Est. Patty - Briseñas)	110	46	A2	ET	1	345	A	Modernizada	
Mérida - La Marquésa Libre	15	34	A	B	1	30	A	Modernizada	4C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M DEL KM 35.4 AL 34.0, EL RESTO 9.0 M
TULIANA - ROSARIO	1	32.400	B	NC	1	260	ET		
Villahermosa - Zamora	35	44	B	NC	1	32	A	Modernizada	4C, (KM 0.0-5.1), ANCHO DE CALZADA 14.0 M, EN EL RESTO 7.0 M
Toluca - Ent. Valle de Bravo	15	56	B4	NC	1	50	A	Modernizada	4C (KM 8.0-10.5), CALZADA 11.2 M, EL RESTO 9.0 M
Ent. Valle de Bravo-Zacualpan	15	40	D	NC	1	144	A	Modernizada	2C DE 10.5-70.2 DE 8.0 M DE ANCHO DE CALZADA (TRAMO REPETIDO)
Acambato - Salvatierra	61	35	D	NC	1	75	A	Modernizada	
Salvatierra - Celaya	61	38	D	NC	1	1200	A4	Modernizada	
La Rinconada - Zamora	87	6	SG	B	1	460	A	Modernizada	
Chichimequillas - San Miguel Allende	111	42	B	NC	2	760	A	Modernizada	
La Piedad, Mich. - Pénjamo, Gto	90	38	B	ET	3	322	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
La Piedad, Mich. - Est. Patti, Mich	90	10	B	C	3	30	ET	Modernizada	
San Miguel de Allende - Dolores Hidalgo	51	38	B	D	3	3	A	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
León - San Francisco del Rincón	584	20	B	NC	3	162	A	Modernizada	RED ESTATAL
Cafedra Rica - Tuxpan	130	18	A	NC	4	82	ET	Modernizada	AUTOPISTA
Tehuacán - Cafedra Rica	130	16	A	B	4	82	A	Modernizada	2C (KM 225-233.5), ANCHO DE CALZADA 7.2 M
Pozos Rica - Ent. Tehuacán	130	20	B	ET	4	50	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 9.0 M
Zacatepec - Tequisquite	136	14	B	B	4	69	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 7.5 M
Ocotitlán - Ent. Santorini	136	42	B	B	4	170	A	Modernizada	4C, (95.3-115.3, 122.5-141.5), ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Ecatepec (Vía López Portillo) - Tlaxiaco	142	29	B	ET	4	50	A	Modernizada	6C, ANCHO DE CALZADA 11.0 M
Ent. (Autopista México-Puebla) - Ocotitlán (Directo)		35	ET	ET	6		ET	Modernizada	
Acapulco - Ent. La Trinita - Coahuilaque	185	5	A	B	5	157	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Coahuilaque - Ent. Autop. La Trinita - Coahuilaque	185	5	A	B	5	31	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Coahuilaque - Acapulco	185	30	B	NC	5	32	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Ent. La Ventosa-Juchitan de Zaragoza	185	16	B	NC	5	144	A	Modernizada	2C DE 243.5-269.0 8.1 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. La Cuchilla - San Pedro de las Colonias	43	19	B	NC	6	165	A	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Tampico - Ent. Antonio J. Bermúdez	70	36	B	NC	7	55	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Cd. Valles-Tamulín	70	30	B	NC	7	144	A	Modernizada	2C DE 0.0-37.0 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. Jantetelco-Autopista (Cuautla-La Pera)	165	20	B	ET	8	165	ET	Modernizada	4C DE 77.1-88.7 16.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Puebla - Orizaba	190	12	B	C	8	90	ET	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 8.0 M
Guernavaca - Jutepec - Gaxtelpec	185	25	B	NC	8	425	A	Modernizada	
SANTA BARBARA - IZUCAR DE MATAMOROS	160	36	B	B	8	395	A	Modernizada	
Ent. Totonotlán - Piza Rica	180	34	ET	C	9	102	ET	Modernizada	Km 9-7.5 de Mpio. Km 7.5-34: 2C, 9.0m
San Salvador el Seco - Zacatepec	140	25	B	B	9	20	A	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Izucar de Matamoros - Ent. Ahuaceta	190	47	B	NC	10	90	A	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 14.0 M DEL KM 26.5-29.9, EL RESTO 7.0 M
Ocoapauca - Tula Quilón	190	37	B	ET	10	701	A	Modernizada	4C (KM 124.3-124.9, 127.5-144.0), ANCHO DE CALZADA 16 M DEL KM 128.3-130.0, 131.4-145.2
Puerta Chiva - Salina Cruz	200	9	B	NC	10	3	A	Modernizada	2C, ANCHO DE CALZADA 7.0 M
Puebla-Huajuapán de León; (5+000 - 22+700)	190	17.7	B2	NC	10	125	A	Modernizada	
Jeróbas-Tula	31	17	SG	NC	S/N	897	A	Modernizada	

Conectividad en el Origen o Destino de los viajes

Usuarios ANTP
del transporte de carga

d) Tramos que se deben considerar como B (a validar con Servicios Técnicos), menores a 50 Km.

Tramos que se deben considerar como B menores de 50 km. (Para folios con 28.50 m. de largo (T-S-R))									
TOTAL DE TRAMOS CARRETEROS CON PERMISOS DE CONECTIVIDAD									
Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km.)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZADOS TRAMO /CARRILES/ ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Ent. Churintzio - Ent. Carr. Zacapu/Carapan	37	40	C	C	1	170	B	Modernizado	
Carapan - Zacapu	15	31	B	NC	1	3	B	Modernizado	2C, ANCHO DE CALZADA 7.4 M
Melaque - La Huerta	80	38	C	NC	1	128	B		
Maravatio - Acambaro	61	38	C	NC	1	167	B	Modernizado	
Briseñas - Satuyayo	110	30	C	NC	1	188	B	Modernizado	4C DE 20.8-21.1 14.0 M DE ANCHO, 2C DE 0.0-20.8 Y 21.1-29.3 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. Rosario - Escuinapa	15	18	C	NC	1	3	B	Modernizado	2C 7.6 M DE ANCHO DE CALZADA
Escuinapa - Ent. Escuinapa 2	15	5	C	NC	1	3	B	Modernizado	2C 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Querétaro - Lim. Edos. Qro./Gto.	48	2.9	C	NC	1		B		
Acambaro - Ent. Carr (Maravatio - Zapotlanejo, (directo))	120	34	D	NC	1	78	B		
Ent. Yuriria - Salvatierra	61	30	D	NC	1	400	B	Modernizado	
La Piedad - Ecuandureo	37	27	SC	NC	1	350	B	Modernizado	
Ecuandureo - La Rinconada	37	20	SC	B	1	350	B		
Dolores Hidalgo-Ent.(México-Querétaro(Directo))	110	40	D	NC	2	144	B	Modernizado	2C DE 49.8-99.0 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Lagos De Moreno - Ent. El Salvador	46	49.7	C	NC	3	686	B		
La Junta - Cuauhtémoc	18	47	C	NC	3	511	B	Modernizado	4C DE 106.0-149.6 DE 14.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Lim. Edos. Gto / Jal. - Lagos De Moreno	46	23.47	C	NC	3	260	B	Modernizada	
León - Lima. Edos. Gto./Jal.	46	6.78	C	NC	3	250	B	Modernizada	
Santiago Tuxtla - Catemaco	180	27	C	NC	6	59	B	Modernizado	2C 7.6 M DE ANCHO DE CALZADA
Perote - Atlatoniga	131	25	C	NC	6	118	B	Modernizado	2C 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Santa Cruz - Tuxtepec	175	15	D	B	6	211	B	Modernizado	
Tecamzac - Tizayuca	86	13	B	NC	7	86	B		
El Alazán - Tempoal de Sánchez	127	22	C	NC	7	30	B	Modernizado	2C 7.3 M DE ANCHO DE CALZADA
Canoas - Pánuco	127	15	C	NC	7	138	B	Modernizado	2C 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA (SE REPITE DENTRO DE EL ALAZÁN- TEMPOAL DE SANCHEZ)
Esperanza - Cd. Serdán	140	16	SC	NC	9	168	B		
Tehuacán - Ent. (Cuacnopalan, Oax)	125	6	C	NC	10	232	B	Modernizado	2C 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA

28

Conectividad en el Origen o Destino de los viajes

Usuarios ^{ANTP}
del transporte de carga

b) Tramos que se deben considerar como tipo C (a validar con Servicios Técnicos), menores a 50 Km.

Tramos que se deben considerar como tipo C menores de 50 km. {Para sencillos con 18.50 m. de largo (T-S)}

Tramo Autorizado	Ruta	Longitud (Km)	Clasificación RPD	CLASIF. NOM-012	EJE CARRETERO	TRANSPORTISTAS CON PERMISOS	PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN ANTP	ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA SEGÚN ANTP	MODERNIZACIÓN TRAMO/CARRILES/ANCHO CALZADA (DATOS SCT)
Tepic - El Pichón	15	24	ET2	NC	1	340	C		
Quiroga - Pátzcuaro	120	22	C	NC	1	3	C		4C DE 6.2-8.0, 2C DE 0.0-6.2 Y 8.0-24.1. EN SIPLAN 2C DE 0.0-24.1 DE 8.5 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. San Andrés De Atotonilco-Santiago Papasquiaro	23	10	D	D	3	66	C	Modernizado	2C DE 121.0-131.0 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Tempoal - Huejutla	105	47	D	NC	4	29	C	Modernizado	2C DE 217.3-260.8 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Huejutla - Atlapexco	105	21	D	NC	4	30	C	Modernizado	2C DE 35.4-212.5 DE 7.5 M DE ANCHO (ES LA MISMA QUE LA ANTERIOR)
Ent. Casamaloapan - Ent. (Autop. La Tinaja - Cosoloacaque) - Tlacotalpan, Ver.	175	45	D	NC	5	30	C	Modernizado	2C DE 18.0-62.0 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Cárdenas - Chontalpa	187	42	D	NC	5	59	C	Modernizado	4C DE 100.6-115 DE 14.0 M DE ANCHO, 2C DE 77.0-100.6 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Tuxtepec - Valle Nacional	175	39	D		5	30	C	Modernizado	2C DE 6.0-70.0 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Atlatonga - Jalacingo	131	27	D	NC	5	30	C	Modernizado	2C DE 0.0-27.0 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Teziutlán - Atlatonga	131	24	D	NC	5	58	C	Modernizado	
Tequexquitta - Libres	129	20	D	NC	5	59	C	Modernizado	2C DE 75.0-95.0 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Tlacotalpan - Ent. Buenavista, Ver. (Puente Tlacotalpan)	175	18	D	NC	5	30	C	Modernizado	2C DE 0.0-18.0 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Chignahuapan - Zacañán	119	16	D	NC	5	30	C	Modernizado	2C DE 73.5-110.5 DE 8.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Francisco I Madero - Tehuacán	150	8	D	NC	5	232	C	Modernizado	2C DE 83.0-115.7 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. Isla - Autop. La Tinaja-Cosoloacaque) - Santiago-Tuxtla	179	45	SC	NC	5	30	C	Modernizado	2C 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
Ent. Zapotiltic - Tamazula	110	14	C	C	7	88	C		
Amozoc-Acajete	129	15	D	NC	9	30	C	Modernizado	2C DE 0.0-10.2 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA (DE 10.2-15.0 ENTREGADO MPIO.)
Oriental - Libres	129	13	D	NC	S/N	30	C	Modernizado	2C DE 63.1-75.0 DE 7.2 M DE ANCHO DE CALZADA
Zacatepec - Oriental	129	16	SC	NC	S/N	30	C	Modernizado	2C DE 0.0-16.0 DE 7.0 M DE ANCHO DE CALZADA
19									



Criterios de clasificación de carreteras

CLASIFICACIÓN TÉCNICA CONFORME A LAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DEL CAMINO

TABLA I

CLASIFICACIÓN	G _{MAX}	CALZADA (m)	CORONA (m)
ET4	4.25°	2c x 7.0	22
ET2	4.25°	7	12
A4	4.25°	2c x 7.0	22
A2	4.25°	7	12
B4	9.75°	2c x 7.0	20
B2	9.75°	7	11
C	10.50°	7	9
D	>10.50°	6	7

G_{MAX} = Grado de curvatura máximo

2c = Dos cuerpos

Corona = superficie terminada de una carretera, comprendida entre los hombros. Ancho de calzada + Acotamientos.

Calzada = Parte de la corona destinada al tránsito de los vehículos, se considera el ancho de carriles de 3.50 m, excepto en el tipo D que el ancho de carril es de 3.0 m.



Por su atención, gracias...

Usuarios ANTP
del transporte de carga

Competitividad regulatoria del sistema de autotransporte de carga



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

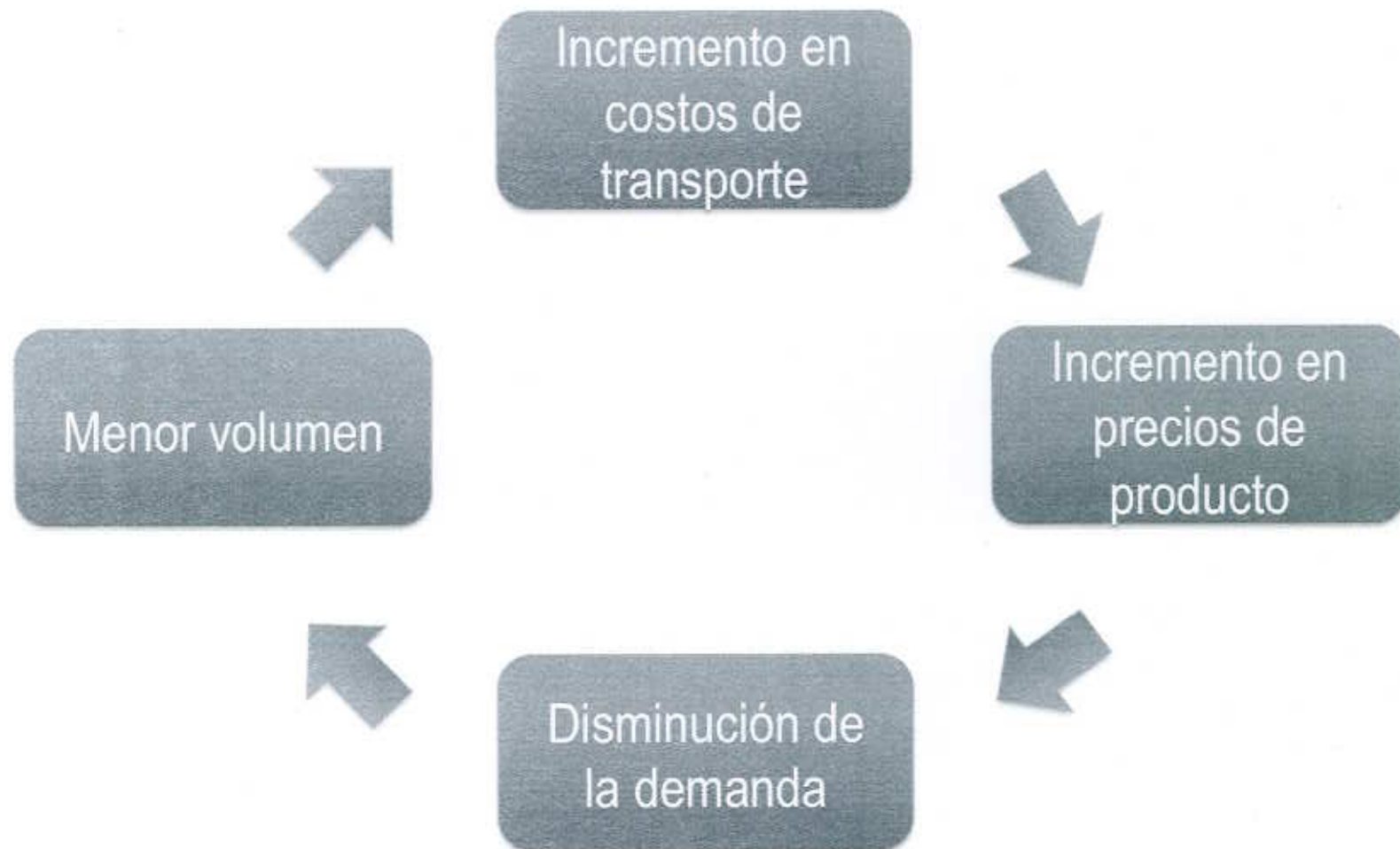
Reunión ANTP – Cancún – 15 de junio de 2013

Existe un fuerte debate en torno a las causas principales de siniestralidad en accidentes viales y daño a la infraestructura.

Se ha señalado a los vehículos de carga
doblemente articulados como los
responsables

La tendencia a desincentivar el uso de tractocamiones doblemente articulados tendría un impacto negativo en la estructura de costos de operación y de inversión, públicos y privados

Implicaciones de una regulación restrictiva



Qué dice la autoridad

La normatividad debe ser más restrictiva en materia de pesos y dimensiones para contener efectos sobre:

a) La seguridad vial en carreteras federales

(Abril, 2012: accidentes en Veracruz y Toluca con 49 muertos en total; Mayo, 2013: Ecatepec con 24 muertos)

b) El daño a la infraestructura carretera

Cambios regulatorios (2012)

Restricciones de peso y medidas

Modificación del Segundo Transitorio de la NOM-012

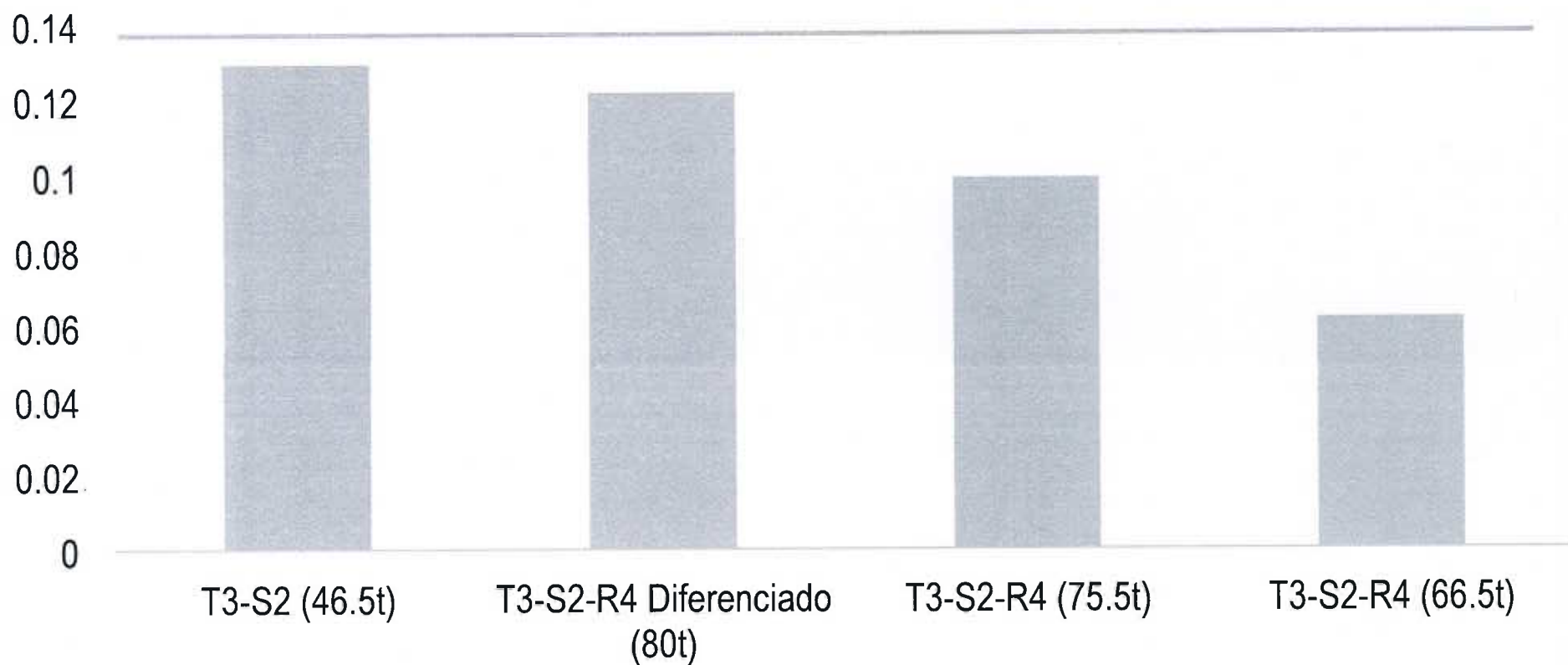
- Prohíbe a configuraciones vehiculares tipo T3-S2-R4 Y T3-S2-R3, circular en caminos tipo 'ET' y 'A', con un peso adicional de 4,5 t al peso bruto vehicular máximo

Menor daño a infraestructura

- Un menor número de camiones representa menos viajes y
- Más ejes por camión distribuyen mejor el peso y dañan menos el pavimento.

Mover 80t con full, daña menos que mover
46.5t con camión articulado sencillo

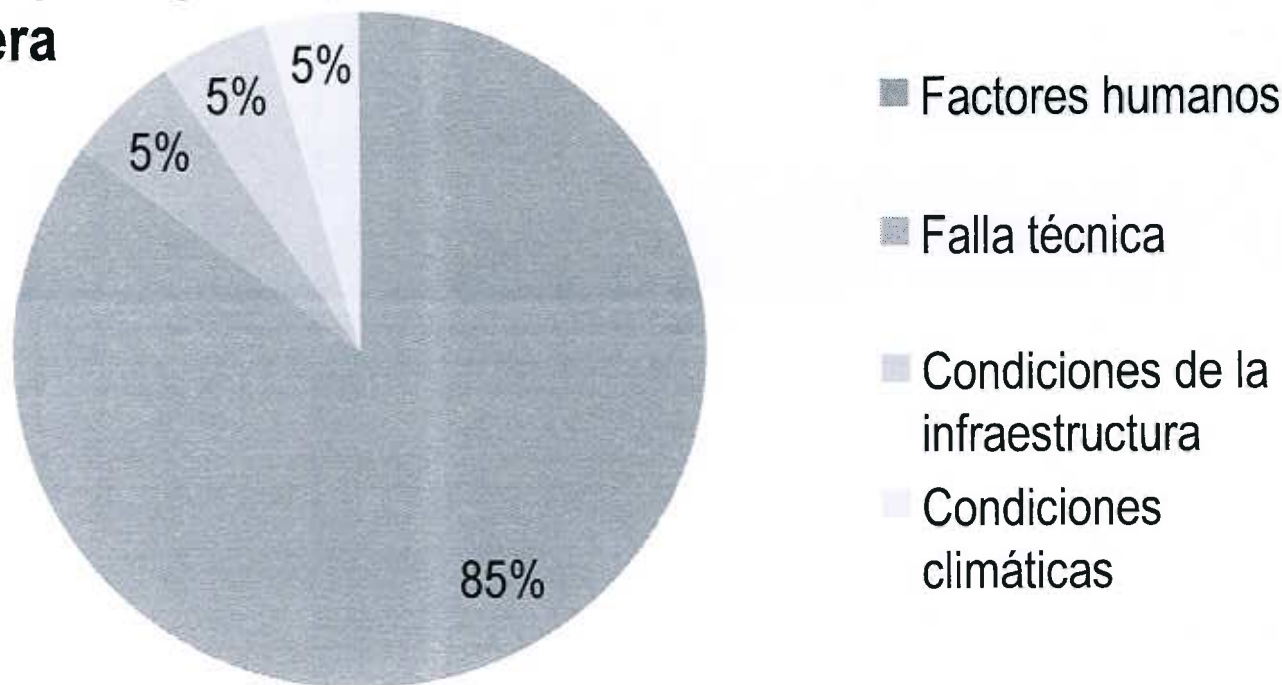
Costo de deterioro a pavimentos por ton-km movida
Pesos de 2006



El peso como causa principal de siniestros en otras partes del mundo

La evidencia indica que el peso vehicular no es la causa de los accidentes

Causas principales para todos los usuarios de la carretera



IRU. A scientific study: European truck accident causation. 2007

El peso como causa principal de siniestros en otras partes del mundo

Causas de accidentes carreteros que involucran camiones:

85.2% relacionados a errores humanos

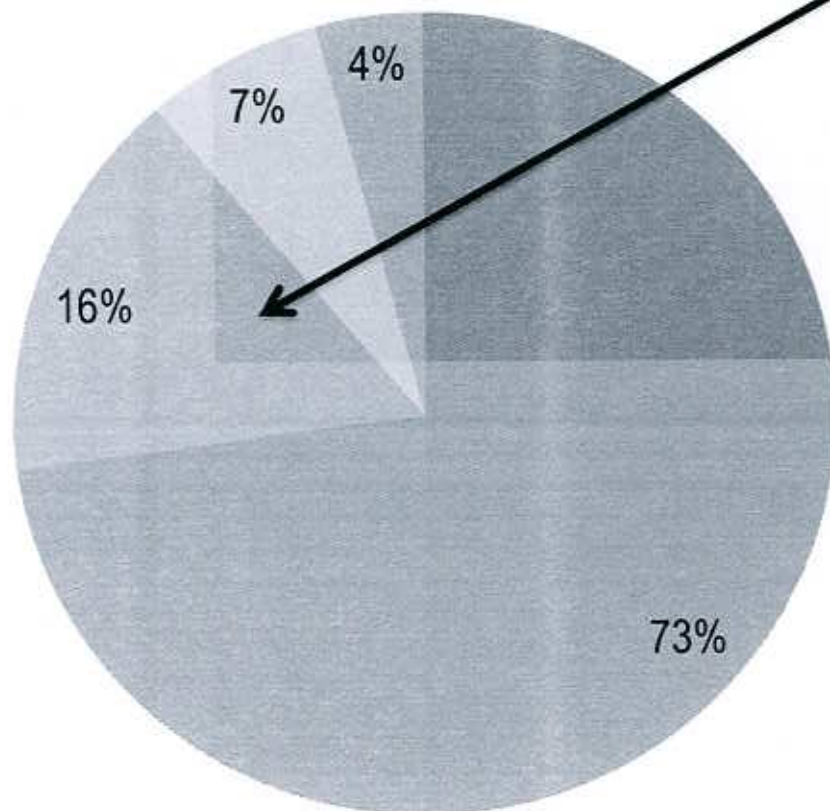
De ellos 25% fueron responsabilidad del transportista

1.4% relacionados con la carga o peso del vehículo

Pero la carga si aumenta la severidad del accidente

En México sucede algo similar

Causas de accidentes en México, todas las configuraciones vehiculares de carga y pasajeros



La infraestructura en México si es un problema

- Conductor
- Infraestructura
- Agentes naturales
- Falla del vehículo

Siniestralidad por transporte en México

70% de los accidentes relacionados a transporte no especifican la causa del siniestro

Del 30% donde se conocen las causas:

2% de los accidentes viales involucran transporte pesado

Otros estudios de siniestralidad por transporte en México

Los accidentes con camiones doblemente articulados representan el 3.1% del total de accidentes.

Los accidentes con camiones sencillos el 7.8%

Otros estudios de siniestralidad por transporte en México

9.2% de los fulles que sufrieron accidentes dejaron muertos o lesionados.

De los tractocamiones sencillos 15.8% lo hicieron.

Automóviles	45%
Motocicletas	89.6%
Autobuses	30.9%

Otros estudios de siniestralidad por transporte en México

Desprendimiento de remolque o caída de carga representa el 1.4% de los accidentes.

La probabilidad de que un camión articulado (sencillo o doble) experimente esta falla mecánica es de 0.12%

¿Cómo regula la SCT el transporte de carga?

Los cambios a la NOM-012 no son parte de una estrategia integral ni basada en desempeño

Solo se toman en cuenta estándares de pesos

Deja de lado:

Estándares de condiciones físicas del vehículo

Condiciones de acceso

Monitoreo de conductores

No existen objetivos claros

Deja de lado:

Mecanismos de auto regulación

Flexibilidad para innovar

Responsabilidad del regulador para monitorear y mejorar infraestructura

Preocupación: tendencia regulatoria

La tendencia regulatoria en materia de pesos y medidas **no** debe dirigirse hacia:

- Desincentivar o prohibir uso de fulles
- *Castigar* inversión tecnológica en vehículos pesados
- Esquemas altamente prescriptivos

Las regulaciones en base a desempeño y principios permiten flexibilidad a los agentes regulados.

Estructura de costos



+26%

Mayor costo por
operar vehículos
ligeros vs dobles
remolques

Suponiendo que la regulación impide el tránsito de “fulles” y limita el transporte de mercancías a vehículos de un solo remolque.

Comparativo entre configuración esT3S2 y T3S2R4

Regulación con base en desempeño

x Prescriptiva

- Se especifican los medios que se deben utilizar para cumplir los objetivos.
- En este enfoque se incluyen las regulaciones de dimensiones y pesos.

✓ Basada en desempeño

- Se especifica el objetivo pero las opciones y medios para cumplirlos son flexibles.

La regulación basada en desempeño permite flexibilidad

Los transportistas pueden elegir e innovar en sus sistemas de monitoreo, seguridad y mantenimiento vehicular para alcanzar los estándares propuestos por la regulación.

La autoridad regula vías de acceso y expedición de permisos especiales a aquellos que inviertan en mejores vehículos.

La importancia de la flexibilidad y la diversificación

Transportistas

Capacidad para elegir distintos tipos de configuraciones vehiculares

Ajuste de niveles de inversión tecnológica y estructura de costos

Respuesta eficiente a las necesidades del mercado

Reguladores

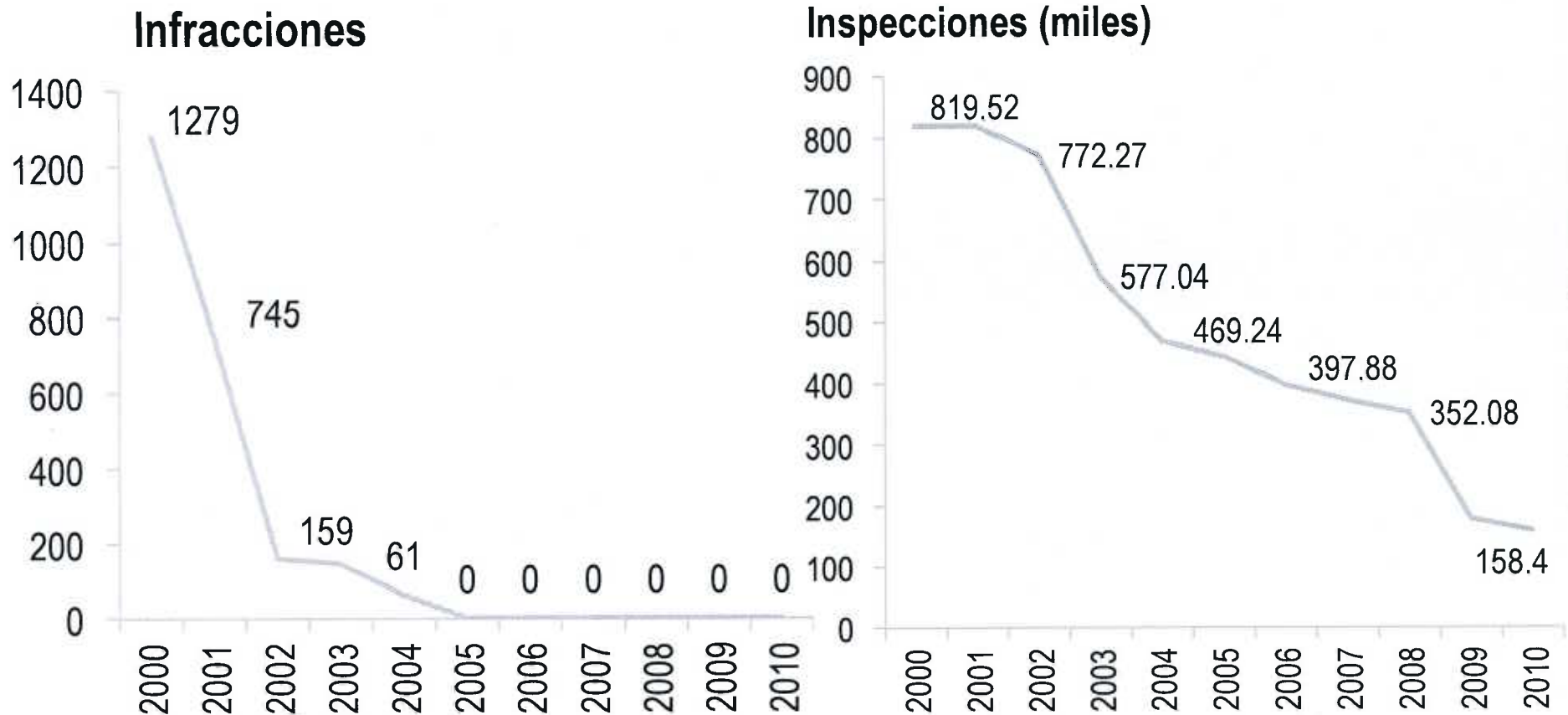
Disponibilidad de infraestructura diferenciada

Mecanismos de control especializados

Reducción de problemas con regulación mínima

Supervisión y control

El regulador ha perdido la capacidad de infraccionar y ha dejado de supervisar carreteras



Fuente: Anuario Estadístico SCT, 2011

Definición de objetivos claros

Los estándares basados en desempeño facilitan un cambio hacia vehículos diseñados de acuerdo a necesidades operacionales, características de la infraestructura y ambientes de operación.

Los objetivos deben ser claros y deben tener métricas para ser evaluadas: definir indicadores de siniestralidad y dar seguimiento.

Ejemplos de objetivos claros:

- Reducir el número de accidentes
- Llevar al mínimo el número de muertes por accidente
- Tener tarifas que compensen adecuadamente el daño que los vehículos hacen a la infraestructura
- Tolerancia cero al exceso de velocidad de todo tipo de vehículos en carreteras
- Minimizar las incidencias de objetos, personas y animales en las carreteras, que causen accidentes
- Mejorar las condiciones laborales y de vida de los operadores
- Reducir el costo de transporte de mercancías en todo el país
- ...

El número de objetivos debe ser menor al número de instrumentos para cumplirlos

El Estado debe apoyarse en los esquemas de tecnología, autorregulación y auditoría para poder cumplir con los objetivos de la norma

¿Cómo puede el regulador implementar mejores medidas para alcanzar sus objetivos?

Monitoreo satelital

Los sistemas de GPS y monitoreo satelital son herramientas útiles para cumplir con este enfoque regulatorio.

Aseguran que los usuarios de la red carretera cumplen con los objetivos establecidos de seguridad y minimización del daño a la propiedad.

Monitoreo satelital

No es necesario transmitir en tiempo real, lo cual sería costoso, pero sí:

- Registro de operaciones en caja negra
- Bitácora electrónica a bordo
- Auditorías periódicas

Sistema de premios y castigos

Generar esquemas de premios (peso adicional) a transportistas que:

- Inviertan en mejores sistemas de seguridad
- Cumplan con monitoreo
- Tengan seguros y contratos con cadena de responsabilidad

Sistema de premios y castigos

Dar al regulador la obligación de establecer sanciones económicas elevadas a transportistas que:

- No cumplan con los estándares mínimos de seguridad: mantenimiento de vehículos, horas de descanso de operadores.

La regulación en otros países se dirige hacia...

- Regulación basada en desempeño: Australia
- Desarmonización de pesos por estado: Estados Unidos
- Solicitar a fabricantes de vehículos características específicas para las condiciones del país: Brasil



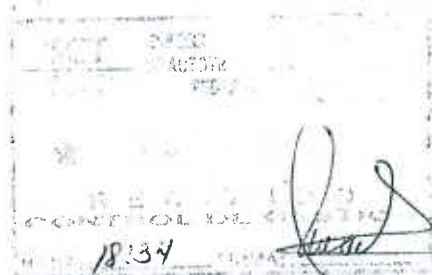
Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

Usuarios ANTP

del transporte de carga

México, D.F. a 9 de Mayo del 2014.

LIC. FEDERICO DOMÍNGUEZ ZULOAGA
DIRECTOR GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
PRESENTE.



Estimado Licenciado Domínguez:

En seguimiento a las reuniones que realiza la Unidad Administrativa que usted dignamente tiene a su cargo, para atender las recomendaciones que emitió el Panel de Expertos para la revisión de la NOM-012-SCT-2-2008; sobre las recomendaciones identificadas en los incisos 9) y 10) relativas al tema de la "Reclasificación de carreteras y restricción de la circulación de vehículos de carga en caminos secundarios y la Conectividad" ésta Asociación le manifiesta lo siguiente:

Que una vez realizado el estudio de los tramos carreteros que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha autorizado para el tránsito de vehículos con los máximos peso y dimensiones que autoriza la NOM-012- en autopistas "ET" y "A" para establecer su conectividad, conservando el mismo peso bruto vehicular de origen a destino en carreteras de menor clasificación, ello con fundamento en el artículo 6° del Reglamento de Peso y Dimensiones en vigor.

Que considerando la necesidad de mantener el abasto e impulsar el desarrollo económico de las diferentes regiones productoras y/o consumidoras del país que se encuentran alejadas de las carreteras de mayores especificaciones privilegiando siempre la seguridad el cuidado de la infraestructura, el medio ambiente y sin descuidar la competitividad, se solicita atentamente :

Establecer en la regulación respectiva, un límite máximo de 150 Km para la circulación de las configuraciones vehiculares que autoriza la NOM-012 con los máximos pesos y dimensiones que se permiten en carreteras "ET" y "A" para su tránsito en carreteras tipo "B".

José Ma. Rico No. 230
Col. Del Valle
03100 México D.F.
Tels. 5534 3598 5534 4056
5524 3314 Fax ext. 212
E-mail: antp01@prodigy.net.mx
www.antp.org.mx

Usuarios ANTP

del transporte de carga

Asimismo, es imprescindible elevar la clasificación de los tramos carreteros de los 10 corredores que presentan una clasificación inferior a la mayoría de su longitud en su categoría y que ya han sido modernizados, por lo que se propone se clasifiquen como carreteras tipo "ET" y "A", los tramos carreteros que se mencionan en el estudio adjunto "Tramos para Cambios de Clasificación ANTP" (Anexo Único).

También solicitamos que el propietario de la carga y/o usuario del transporte, pueda solicitar a la Secretaría un permiso de entrada y salida de las instalaciones que se encuentren localizadas en carreteras tipo "C y D", a efecto de que se utilicen estas carreteras para conectar con otras de mayor especificación. En este caso la Secretaría estará en la posibilidad de otorgar los permisos bajo los criterios de seguridad y el cuidado de la infraestructura.

No omito señalar la importancia de que la iniciativa de reforma al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que ya fue dictaminada de manera positiva en la Comisión de Transportes de la H. Cámara de Diputados, sea congruente con el presente planteamiento a efecto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conserve su facultad de establecer las condiciones para el tránsito en segmentos carreteros con longitudes mayores, previa justificación

Finalmente le agradeceremos tenga a bien validar la propuesta de cambio de clasificación que se propone en el estudio de referencia que se adjunta, por lo que le solicitamos su amable intervención para llevar a cabo una reunión con la Dirección General de Servicios Técnicos y aprobar la clasificación de referencia.

En espera de su amable confirmación, quedo a sus órdenes.

ATENTAMENTE



ING. LEONARDO GÓMEZ VARGAS
DIRECTOR GENERAL

CCP.- Dr. Carlos Almada López.- Subsecretario de Transporte de la SCT.
CCP.- Ing. Alex Theissen Long.- Presidente de ANTP.

José Ma. Rico No. 230
Col. Del Valle
03100 México D.F.
Tels. 5534 3598 5534 4056
5524 3314 Fax ext. 212
E-mail: antp01@prodigy.net.mx
www.antp.org.mx

Usuarios ANTP

del transporte de carga

SUBSECRETARÍA
DE LOGÍSTICA

2014 MAY 9 PM 5:53
México, D.F. a 9 de Mayo del 2014.

ACUSE

LIC. FEDERICO DOMÍNGUEZ ZULOAGA
DIRECTOR GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
PRESENTE.

Estimado Licenciado Domínguez:

En seguimiento a las reuniones que realiza la Unidad Administrativa que usted dignamente tiene a su cargo, para atender las recomendaciones que emitió el Panel de Expertos para la revisión de la NOM-012-SCT-2-2008; sobre las recomendaciones identificadas en los incisos 9) y 10) relativas al tema de la "Reclasificación de carreteras y restricción de la circulación de vehículos de carga en caminos secundarios y la Conectividad" ésta Asociación le manifiesta lo siguiente:

Que una vez realizado el estudio de los tramos carreteros que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha autorizado para el tránsito de vehículos con los máximos peso y dimensiones que autoriza la NOM-012- en autopistas "ET" y "A" para establecer su conectividad, conservando el mismo peso bruto vehicular de origen a destino en carreteras de menor clasificación, ello con fundamento en el artículo 6° del Reglamento de Peso y Dimensiones en vigor.

Que considerando la necesidad de mantener el abasto e impulsar el desarrollo económico de las diferentes regiones productoras y/o consumidoras del país que se encuentran alejadas de las carreteras de mayores especificaciones privilegiando siempre la seguridad, el cuidado de la infraestructura, el medio ambiente y sin descuidar la competitividad, se solicita atentamente :

Establecer en la regulación respectiva, un límite máximo de 150 Km para la circulación de las configuraciones vehiculares que autoriza la NOM-012 con los máximos pesos y dimensiones que se permiten en carreteras "ET" y "A" para su tránsito en carreteras tipo "B".



José Ma. Rico No. 230
Col. Del Valle
03100 México D.F.
Tels. 5534 3598 5534 4056
5524 3314 Fax ext. 212
E-mail: antp01@prodigy.net.mx
www.antp.org.mx

Usuarios ANTP

del transporte de carga

Asimismo, es imprescindible elevar la clasificación de los tramos carreteros de los 10 corredores que presentan una clasificación inferior a la mayoría de su longitud en su categoría y que ya han sido modernizados, por lo que se propone se clasifiquen como carreteras tipo "ET" y "A", los tramos carreteros que se mencionan en el estudio adjunto "Tramos para Cambios de Clasificación ANTP" (Anexo Único).

También solicitamos que el propietario de la carga y/o usuario del transporte, pueda solicitar a la Secretaría un permiso de entrada y salida de las instalaciones que se encuentren localizadas en carreteras tipo "C y D", a efecto de que se utilicen estas carreteras para conectar con otras de mayor especificación. En este caso la Secretaría estará en la posibilidad de otorgar los permisos bajo los criterios de seguridad y el cuidado de la infraestructura.

No omito señalar la importancia de que la iniciativa de reforma al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que ya fue dictaminada de manera positiva en la Comisión de Transportes de la H. Cámara de Diputados, sea congruente con el presente planteamiento a efecto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conserve su facultad de establecer las condiciones para el tránsito en segmentos carreteros con longitudes mayores, previa justificación

Finalmente le agradeceremos tenga a bien validar la propuesta de cambio de clasificación que se propone en el estudio de referencia que se adjunta, por lo que le solicitamos su amable intervención para llevar a cabo una reunión con la Dirección General de Servicios Técnicos y aprobar la clasificación de referencia.

En espera de su amable confirmación, quedo a sus órdenes.

ATENTAMENTE



ING. LEONARDO GÓMEZ VARGAS
DIRECTOR GENERAL

CCP.- Dr. Carlos Almada López.- Subsecretario de Transporte de la SCT.
CCP.- Ing. Alex Theissen Long.- Presidente de ANTP.

José Ma. Rico No. 230
Col. Del Valle
03100 México D.F.
Tels. 5534 3598 5534 4056
5524 3314 Fax ext. 212
E-mail: antp01@prodigy.net.mx
www.antp.org.mx



G.M.F.
B001202665

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2012-077

"2012, Año de la Cultura Maya"

México, D.F., 29 de mayo de 2012

LIC. ALFONSO CARBALLO PÉREZ
Titular
Comisión Federal de Mejora Regulatoria
P r e s e n t e

Asunto: Se emiten comentarios

Hago referencia al "Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 2008" (Acuerdo) que presentó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), el 27 de abril de 2012.

La SCT solicitó a COFEMER autorización para presentar la Manifestación de Impacto Regulatorio hasta veinte días hábiles después de que se expidiera el Acuerdo, ya que consideró que éste resolvería una situación de emergencia. La SCT fundó su solicitud en los siguientes argumentos:

"en caso de no autorizar la emisión del Acuerdo que modifica el Transitorio Segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal...durante los próximos seis meses...se estima que se continuará con la tendencia que se ha presentado en últimas fechas, en la ocurrencia de accidentes en la que lamentablemente se han tenido pérdidas de vidas humanas, por lo que a fin de proteger y salvaguardar la integridad de los usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, así como evitar daños inminentes a la salud, derivado de los accidentes que involucran unidades con exceso de peso, se hace necesario dejar sin efecto el Segundo Transitorio de la NOM-012-SCT-2-2008, todo ello con la finalidad de privilegiar el bien común y en consecuencia proteger a los usuarios de las vías generales de comunicación..."

Al respecto, la COFEMER decidió otorgar la referida autorización porque consideró que "es notorio que el anteproyecto en comento está orientado a atender una situación de emergencia... [y] no obra en los expedientes de esta institución algún anteproyecto previo que haya enviado esa Dependencia con contenido equivalente para atender una emergencia".



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA
Oficio PRES-10-096-2012-077

"2012, Año de la Cultura Maya"

El Acuerdo establece lo siguiente:

"ÚNICO.- Se suspende por 6 meses el Transitorio SEGUNDO de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE JURISDICCIÓN FEDERAL, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 2008."

El artículo Transitorio Segundo de la NOM-012-SCT-2-2008, al que se refiere el Acuerdo señala:

"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."

De esta forma, el Acuerdo suspende los efectos del Transitorio Segundo de la NOM-012-SCT-2-2008, el cual permite circular a vehículos tipo T3-S2-R4 y T3-S2-R3 (tractocamiones doblemente articulados) con un peso adicional de 4,5 toneladas al peso bruto vehicular máximo, en caminos tipo "ET" y "A".

La CFC ya había emitido opinión sobre los efectos que podría generar este tipo de disposición en materia de competencia y libre concurrencia, por lo que reitera su opinión del 5 de septiembre 2006 sobre el "PROY-NOM-012-SCT-2-1995, pesos y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal", que también aplica al argumento de SCT sobre la seguridad en las carreteras. Lo anterior, a fin de que se considere al momento de emitir el Dictamen correspondiente por parte de la COFEMER. Para mayor referencia se adjunta al presente la referida opinión.

Sin otro particular, aprovecho para reiterarle la seguridad de mi atenta consideración.

ATENTAMENTE



EDUARDO PÉREZ MOTTA
PRESIDENTE



PRESIDENCIA

OF. No. PRES-10-096-2006-137
"2008 Año del Bicentenario del Natalicio
del Benemérito de las Américas,
Don Benito Juárez García".

México, D.F. a 5 de septiembre de 2006.

Lic. Carlos García Fernández
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
P r e s e n t e

Asunto: Se emite opinión

Con fundamento en el artículo 24, fracción XI de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE), la Comisión Federal de Competencia (CFC) emite opinión en materia de competencia y libre concurrencia respecto del *"PROY-NOM-012-SCT-2-1995, pesos y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal"* (Proyecto). La presente opinión no prejuzga sobre aspectos de otra índole, toda vez que no son competencia de esta autoridad.

El Proyecto tiene entre sus principales objetivos establecer el peso y dimensiones máximos permitidos para la transportaciones de carga en las carreteras federales, así como precisar algunas definiciones y especificaciones para el mejor entendimiento y aplicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2. Particularmente, propone la reducción del peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos de carga doblemente articulados o full (T3-S2-R4) con el objeto de detener el deterioro de la infraestructura de carreteras y puentes federales.

Al respecto, esta autoridad considera que el Proyecto de mérito tendría un impacto negativo en términos de eficiencia en el sector de autotransporte, toda vez que se traduciría en mayores costos para los usuarios y afectaría a los mercados relacionados. Específicamente, la disminución del peso vehicular ocasionaría que los usuarios del servicio de autotransporte tuvieran que asumir costos superiores a los actuales para el traslado de sus mercancías. Esta situación se traduciría, finalmente, en el incremento de precios de los productos para los consumidores finales del país.

En consecuencia, esta autoridad encuentra necesario que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes considere otras opciones o instrumentos de mejora regulatoria que permitan resolver de manera diferente la problemática respecto al deterioro de la infraestructura de carreteras y puentes federales, a fin de evitar cualquier distorsión al proceso de competencia y libre concurrencia en el sector de autotransporte.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

PRESIDENCIA

OF. No. PRES-10-096-2006-137
"2006 Año del Bicentenario del Natalicio
del Benemérito de las Américas,
Don Benito Juárez García".

México, D.F. a 5 de septiembre de 2006

En caso de que no se encuentre alternativa meritoria para la solución de la problemática, correspondería a la COFEMER evaluar con los elementos técnicos a su alcance, si los efectos negativos en términos de eficiencia económica en el sector son superiores a los posibles beneficios planteados por el Proyecto.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarle la seguridad de mi atenta consideración.

ATENTAMENTE

Eduardo Pérez Motta
Presidente