**PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA A LA NOM-012-SCT-2-2014**

27/Abril/2017

**Comentarios presentados por la Policía Federal**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Norma Vigente NOM-012-SCTY-2-2014** | **PROPUESTA DE LA POLICÍA FEDERAL** | **COMENTARIOS DE LA POLICÍA FEDERAL** |
|
| 6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.6.2.1.4.2 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | 6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.6.2.1.4.2 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | De conformidad con los numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2, de la actual NOM 12, las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos tipo “ET” y “A” con los pesos y dimensiones máximos permitidos en las Tablas B y C de la Norma en cita y por excepción en carreteras tipo “B”, cuando cuenten con autorización especial de conectividad, sin embargo en la práctica las autorizaciones especiales de conectividad para entrar y salir de planta productora o Centros Logísticos y/o de transferencia, permiten a los doblemente articulados transitar además por caminos C y D, y consideramos que esos numerales deberían tomarse en cuenta en conjunto con el punto 6.4, en específico con el numeral 6.4.1.1, fracción I, porque el permiso especial de conectividad no debería permitir la circulación de tractocamiones doblemente articulados por ese tipo de caminos (C y D).En todo caso, también se tendrían que modificar los numerales 6.1.2.1.1 y 6.2.1.4.2, para indicar que las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos tipo “ET” y “A” con los pesos y dimensiones máximos permitidos en las Tablas B y C de la Norma en cita y por excepción en caminos de menor clasificación, cuando cuenten con autorización especial de conectividad.  |

**Comentarios presentados por la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST)**

| **Actualmente** | **Propuesta de Modificación:****Dirección General de Servicios Técnicos** | **Observaciones** |
| --- | --- | --- |
|
| **a)**Sin correlativo | **Las configuraciones vehiculares tractocamión doblemente articulado que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes de la publicación de la presente Norma, deberán cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en los numerales: 6.1.2.2.1, 6.1.2.2.4, 6.1.2.2.6 y 6.1.2.3 en el término de un año, a partir de su entrada en vigor.**  | Si se elimina el párrafo 6.1.2.2.2 en su lugar puede quedarse éste, agregando a la redacción del primer renglón la pablaran “con”, quedando de la siguiente manera: **Las configuraciones vehiculares con tractocamión…** |
| **b)**6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | 6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", **previa autorización expresa emitida por la Secretaría**, y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.6.2.1.4.2 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos tipo “ET” y “A”, **previa autorización expresa emitida por la Secretaría** y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | Si el peso bruto vehicular y el largo máximo autorizado de los tractocamiones doblemente articulados ya están definidos en las tablas B-2 y C-2, respectivamente, ¿Significa que, ahora todo vehículo doblemente articulado debe solicitar permiso para circular por un camino, aunque éste tenga una clasificación tipo "ET" y "A"? |
| 6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (TSR y TSS), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes. | ~~6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (TSR y TSS), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.~~ | Al eliminarse este inciso, ¿Cuál será el peso máximo autorizado, 66.5 t o 75.5 t? en dado caso que sea el máximo autorizado 75.5 t ¿se va a modificar la tabla B-2 o ya no existirá el incremento en peso y todas las unidades vehiculares doblemente articuladas deberán contar con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control? Redacción propuesta para el inciso 6.1.2.2, ya que los subincisos quedan sin un inciso principal que los agrupe:6.1.2.2 **Los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S) deben cumplir con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:** |
| 6.1.2.2.2 Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos. | ~~6.1.2.2.2 Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.~~ | Si se elimina la redacción de este inciso en su lugar puede quedar la nueva redacción del inciso a) propuesto que dice:6.1.2.2.2 Las configuraciones vehiculares con tractocamión doblemente articulado que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes de la publicación de la presente Norma, deberán cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en los numerales: 6.1.2.2.1, 6.1.2.2.4, 6.1.2.2.6 y 6.1.2.3 en el término de un año, a partir de su entrada en vigor. |
| 6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: | 6.1.2.2.~~3~~ **2**  ~~Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2~~, **los** **tractocamiones doblemente articulados** ~~los vehículos~~ deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: | El inciso no se recorre si se incluye el numeral 6.1.2.2.2 |
| **c)**6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S). | **6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:** | Redacción propuesta, ya que como se indica, los demás subincisos quedan sin un inciso principal:6.1.2.2.1 **Los tractocamiones doblemente articulados deben cumplir con las siguientes condiciones físico – mecánicas.** |
| **d)**Sin correlativo | **6.1.2.2.7 El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR) debe cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya.** | Sin observaciones. |
| Sin correlativo | **En un término de 60 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Secretaría deberá emitir los Lineamientos a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.4 de esta Norma** | ¿Este párrafo se incluirá en los transitorios?El numeral 6.1.2.2.4 debe ser 6.1.2.2.5, ya que no se recorre la numeración si se incluye el numeral 6.1.2.2.2. |
| **e)**6.1.2.2.5 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés). | **6.1.2.2.~~5~~****4** Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con ~~tecnología que abone a la seguridad, tales como,~~ Sistema~~s~~ de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), **debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, por un lapso de seis meses, misma que el permisionario deberá poner a disposición para consulta de la Secretaría, conforme a los Lineamientos que emita.**  | El inciso e) de las diapositivas, hace mención a un sistema automático de control de velocidad que restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr, sin embargo, no corresponde con el tema de los párrafos que se modifican dentro del inciso 6.2.2.4**.**~~5~~ 4 No se recorre el inciso, si se agrega el 6.1.2.2.2El texto que se indica en el inciso e) de las diapositivas que dice “Asimismo, las configuraciones doblemente articuladas autorizadas por la SCT deberán observar los límites establecidos en los dispositivos para el control de tránsito en las carreteras y en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, cuando está sea menor a 80 km/hr”, no queda claro dónde irá ubicado, además que según la redacción, no se sabe cómo se procederá cuando la velocidad máxima exceda a 80 km/h. Así, se propone agregar lo referente al dispositivo de velocidad en este párrafo, quedando como sigue:6.1.2.2.5 **Las configuraciones con tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés),** **debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, por un lapso de seis meses, misma que el permisionario deberá poner a disposición para consulta de la Secretaría, conforme a los Lineamientos que emita. Además, deberá estar equipado con un sistema automático de control de velocidad que restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/h.** |
| **f)**6.1.2.2.5 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés). | **6.1.2.2.~~5~~****4** Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con ~~tecnología que abone a la seguridad, tales como,~~ Sistema~~s~~ de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), **debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, por un lapso de seis meses, misma que el permisionario deberá poner a disposición para consulta de la Secretaría, conforme a los Lineamientos que emita.**  | Observaciones realizadas en el punto anterior. |
|  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)** | **CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)** | **MOTOR ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)** | **TORQUE MÍNIMO (T) (lb-pie)** | **CAPACIDAD MÍNIMA****DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)** | **FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)** | **CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD** | **SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)** | **SUSPENSIÓN DE****AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) ) (T, S y R)** | **CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL** | **DISPOSITIVO REGULADOR DE LA VELOCIDAD** |
| T2-S1-R2 |  | 350 | 1 250 | 30 000 |  |  |  |  |  |  |
| T2-S2-R2 |  | 350 | 1 250 | 30 000 |  |  |  |  |  |  |
| T2-S1-R3 |  | 370 | 1 250 | 30 000 |  |  |  |  |  |  |
| T3-S1-R2 |  | 370 | 1 250 | 40 000 |  |  |  |  |  |  |
| T3-S1-R3 |  | 400 | 1 650 | 44 000 |  |  |  |  |  |  |
| T3-S2-R2 |  | 400 | 1 650 | 44 000 |  |  |  |  |  |  |
| T3-S2-R4 |  | 430 | 1 650 | 46 000 |  |  |  |  |  |  |
| T3-S2-R3 |  | 430 | 1 650 | 44 000 |  |  |  |  |  |  |
| T3-S3-S2 |  | 400 | 1 650 | 44 000 |  |  |  |  |  |  |
| T2-S2-S2 |  | 370 | 1 250 | 30 000 |  | - |  |  |  |  |
| T3-S2-S2 |  | 400 | 1 650 | 44 000 |  | - |  |  |  |  |

 |  |

**Comentarios Presentados por la ANTP**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **DICE** | **DEBE DECIR** | **JUSTIFICACION / COMENTARIOS**  |
|
| Bitácora de horas de servicio del conductor.-Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, con registros por viaje. | Bitácora de horas de servicio del conductor.-Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer los periodos efectivos de conducción y los periodos de descanso, con registros por viaje. | La bitácora de conducción nos da la información de los tiempos efectivos totales de conducción; así mismo podemos corroborar las horas continuas de la acción, Aunque tengamos un total máximo de “x” horas al día, debemos tener claro que no pueden ser continuas, el operador deberá descansar en su itinerario-Especificar que se trata de horas de conducción y pausas para homologar con la NOM que regula las horas de conducción. |
| Tricuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o Tractocamiones, nuevos |  | ¿Tenemos estudios soporte de la seguridad de la configuración? |
| * + - * 1. Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.
 | **6.1.2.1 1** Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", previa autorización\* expresa emitida por la Secretaría y por excepción podrán circular en carreteras de menor especificación ~~tipo B~~, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | * La combinación tipo “full” deberá obtener una autorización especial.
* -Mejorar o aclarar redacción.
* -
* - \*Definir cuáles serían los criterios y procesos de autorización.
* ¿La tarjeta de circulación no es la autorización?
 |
| * + - 1. El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.
 | **~~6.1.2.2~~** ~~El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.~~ | * Una alternativa es eliminar este numeral y añadir en la tabla B2 (PBV máximo autorizado por clase de vehículo y camino) el PBV considerando el beneficio de 1.5 ton en cada eje motriz y la 1.0 ton en cada eje de carga (ejemplo TSR 75.5ton de PBV)
* Otra alternativa es redactar un nuevo numeral:
* El PBV máximo autorizado para TSR y TSS podrá obtener el beneficio del peso adicional en toneladas por eje de carga y motriz exclusivamente en caminos ET y A cuando cumpla con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y control; éstas mismas configuraciones TSS y TSR por excepción podrán circular con el mismo peso del beneficio del peso adicional cuando cuenten con una autorización especial de conectividad
* En un artículo transitorio condicionar que en un plazo de **18 meses** TODAS las configuraciones deberán adoptar las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que determine el subcomité Nº2 (quizá partir de las tablas correspondientes de la NOM012-SCT-2008)
 |
| * + - * 1. Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S).
 | 6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S). Deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes: | * En un artículo transitorio condicionar que en un plazo de **18 meses** TODAS las configuraciones deberán adoptar las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que determine el subcomité Nº2 (quizá partir de las tablas correspondientes de la NOM012-SCT-2008)
 |
| * + - * 1. Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.
 | **~~6.1.2.2.2~~** ~~Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.~~ | OK. |
| * + - * 1. Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:
 | 6.1.2.2.3 ~~Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2~~, los tractocamiones doblemente articulados ~~vehículos~~ deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: | * No sólo plantear especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control para fulles, sino para TODAS las configuraciones
 |
|  | 6.2.2.2.4 Las configuraciones vehiculares tractocamion doblemente articulado que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes de la publicación de la presente norma, deberán cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en los numerales 6.1.2.2.1, 6.1.2.2.4, 6.1.2.2.6 y 6.1.2.3 en el término de **18 meses**, a partir de su entrada en vigor | Nuevo numeral* En el término de 18 meses, siempre y cuando el PBV sea 75.5 ton.
* en un plazo de **18 meses** TODAS las configuraciones deberán adoptar las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que determine el subcomité Nº2 (quizá partir de las tablas correspondientes de la NOM012-SCT-2008)
 |
| * + - * 1. Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).
 | **6.1.2.2.5** Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con ~~tecnología que abone a la seguridad, tales como~~, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, por un lapso de seis meses, misma que el permisionario deberá poner a disposición para consulta de la Secretaría, conforme a los Lineamientos que emita. . | * Definir muy claramente bajo qué condiciones SCT haría las consultas.
* Bajo a que criterios solicitaran la información.
 |
|  | **6.1.2.2.7** El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR) debe cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya.**NOTA: En un termino de 60 dias posteriores a la entrada en vigor de la presente NOM, la Secretaria debera emitir los lineamientos a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.4 de esta Norma.** | De acuerdo |
| 1. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. 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.
 | (se agrega ANTP) Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, para esto se basará en el padrón nacional de puentes suministrados por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. 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. | Se debe publicar con un Mapeo Nacional de Puentes Oficiales por cada carretera, y de ser posible con sus especificaciones técnicas,  |
| 1. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.
 | **~~III Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.~~** | **Eliminar****La autorización especial de conectividad no debe de ser un candado para evitar la circulación de ciertos transportistas \*El tiempo de respuesta para ingresar a nuevos transportistas a una autorización ya otorgada es muy elevado y reduce la competitividad tanto del dueño de la carga como del transportista** |
| 1. En la ruta origen-destino, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alterno, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, emitiéndose la resolución correspondiente.
 | **X La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo salvo que los tramos solicitados sean menores a 20km, para este caso si la respuesta no se da en 60 días se entenderá en sentido positivo** | **Los 60 días han sido insuficientes para la expedición de las autorizaciones. Si bien hay tramos que requieren validación minuciosa, hay tramos cortos que pueden otorgarse con mayor rapidez** |
| 1. La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo.
 | **XII La Secretaría publicará en su página de Internet en un periódo no mayor a 60 días naturales, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal.** | **Al día de hoy no hay publicación de tramos otorgados** -Debe el usuario tener retroalimentación de la solicitud en todos los casos, y tener claro la ruta oficial |
| 1. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de tres años, a partir de su emisión.
 |  |  |
| 1. La Secretaría publicará en su página de Internet, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal.
 | 1. (se agrega ANTP) La Secretaría publicará en su página de Internet, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, sin proporcionar datos que afecten la seguridad de los transportistas, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal.
 | Para evitar Robos, es necesario no abrir flujos logísticos de las empresas, si la información va a ser publica se deberán reservar Nombres, etc…quizás solo abrir en el sistema un nivel más para la Policía Federal |
| * 1. Vehículos y configuraciones especiales
		1. Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos tipo “ET” y “A”.
 | ¿Esta Configuración debe de existir? ¿Por qué solo nuevos? | ¿Tenemos estudios soporte de la seguridad de la configuración? |
| 10.3.9 Los sistemas de medición deben ser verificados anualmente, en los laboratorios de verificación y calibración acreditados o dependencias responsables, según corresponda, sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando por su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias de mal funcionamiento. | (AGREGADO POR ANTP) 10.3.9 Los sistemas de medición deben ser verificados acorde el #X de pesajes determinado por el fabricante, en los laboratorios de verificación y calibraciónacreditados o dependencias responsables, según corresponda, sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando por su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias de mal funcionamiento. | Es importante calibrar los sistemas acorde el uso y las especificaciones técnicas del fabricante. |
|  | TRANSITORIO – En el término de 60 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Secretaria deberá emitir los Lineamientos a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.4 de esta norma | -Revisar numeral |

**Comentarios presentados por la Cámara Nacional de la Industria Molinera de Trigo CANIMOLT**

| **ACTUALMENTE** | **PROPUESTA CAMINOLT** | **OBSERVACIONES** |
| --- | --- | --- |
|
| **3.- Referencias**Para la correcta aplicación de esta Norma, es necesario consultar: | 3.- ReferenciasLa presente Norma Oficial Mexicana se complementa con las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan: |  |
| **3.4** Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal. | NOM-068-SCT-2014 Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal | Concordancia con la NOM-068-SCT-2-2014 de como indica las normas de referencia. |
| **3.6** Para los efectos de conversión de unidades que se establecen en la presente Norma Oficial Mexicana en el Sistema Internacional, se estará a la siguiente tabla de conversiones bajo el sistema inglés:  | Para los efectos de conversión de unidades que se establecen en la presente Norma Oficial Mexicana en el sistema internacional, se estará a la siguiente tabla de conversiones bajo el sistema inglés:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Sistema Inglés | Sistema General de Unidades de Medida |
| Peso | 1 Lb | 0,454 kg |
| Dimensiones | 1 pie | 0,3048 m |
| 1 pulgada | 2,54 cm |
| Potencia | 1 HP | 0,7457 Kw |
| Momento de fuerza | 1 Lb-pie | 1,3558 N-m |

 |  |
| **4.- Definiciones**Para efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se entenderá por: |  |  |
| Autobús. – Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral oconvencional con capacidad de más de 30 personas. | **4.1** Autobús: Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas. | Usar numerales en las definiciones para tener concordancia con la NOM-035-SCT-2010 y NOM-068-SCT-2-2014 en lo referente a DEFINICIONES. |
| Bitácora de horas de servicio del conductor. -Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, con registros por viaje. | **4.2** Bitácora de horas de servicio del conductor: Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, con registros por viaje. |  |
| Cadena de seguridad. – Dispositivo de seguridad, cadena o cable de acero, para mantener la conexión entre los vehículos acoplados o enganchados, ya sean motrices o de arrastre y mantener el control de dirección de viaje del vehículo trasero en caso de falla de la argolla y/o gancho de arrastre, la cual deberá cumplir con las especificaciones que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035- SCT-2-2010. | **4.3** Cadena de seguridad: Dispositivo de seguridad, cadena o cable de acero, para mantener la conexión entre los vehículos acoplados o enganchados, ya sean motrices o de arrastre y mantener el control de dirección de viaje del vehículo trasero en caso de falla de la argolla y/o gancho de arrastre, la cual deberá cumplir con las especificaciones que se establecen en la Norma Oficial Mexicana **NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya.** | Indicar que la NOM-035-SCT vigente o la que la sustituya para dar legalidad a la norma NOM-012-SCT. |
| Camión unitario. – Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 t. | **4.4** Camión unitario: Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 t. |  |
| Camión remolque. – Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor. | **4.5** Camión remolque: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor. |  |
| Capacidad. - Número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor. | **4.6** Capacidad: Número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor. |  |
| Carga útil y peso útil. – Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor. | **4.7** Carga útil y peso útil: Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor. |  |
| Carta de porte. – Título legal del contrato entre el remitente y la empresa de autotransporte, 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 determinan. | **4.8** Carta de porte: Título legal del contrato entre el remitente y la empresa de autotransporte, 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 determinan. |  |
|  | **4.9 Carro piloto:** Vehículo automotor de color amarillo, dotado de una torreta y señales de advertencia, para conducir y abanderar el tránsito de las combinaciones vehiculares, por los caminos y puentes de jurisdicción federal para casos en que resulte aplicable la conectividad. | Agregar la definición de “carro piloto” como parte de las medidas de seguridad en los permisos de conectividad y hacer la diferenciación de la definición de “unidad piloto” que está en la NOM-040-SCT. |
| Carro por entero. – Cuando la totalidad de la carga que se transporta en un vehículo es propiedad de un solo usuario. | **4.10** Carro por entero: Cuando la totalidad de la carga que se transporta en un vehículo es propiedad de un solo usuario. |  |
| Centro logístico y/o de transferencia. -Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquellos que realizan venta al público en general y/o consumidor final. | **4.11** Centro logístico y/o de transferencia: Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquellos que realizan venta al público en general y/o consumidor final. |  |
| Convertidor.-Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque remolque y camión remolque. | **4.12 Convertidor:** Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque. Convierte un semirremolque en remolque. Para efectos de esta Norma se denominan convertidores con lanza sencilla a los que tienen un punto de unión al vehículo delantero, convertidores con lanza doble a los que tienen dos puntos de unión con el vehículo delantero y quinta baja en unidades tipo góndola o madrina. | Modificar la definición de CONVERTIDOR e identificar que es de tipo lanza sencilla, lanza doble y quinta baja.Para tener concordancia con la definición de “Góndola o Madrina” de vehículos sin rodar y dar certeza del uso de la Quinta baja” |
| Convertidor tipo “H”.- Sistema de acoplamiento de dos ojillos que se engancha a un camión o a un semirremolque y que le agrega una articulación a las configuracionescompuestas por un tractocamión, semirremolque y remolque o camiónremolque. | ~~Convertidor tipo “H”.-~~ ~~Sistema de acoplamiento de dos ojillos que se engancha a un camión o a un semirremolque y que le agrega una articulación a las configuraciones compuestas por un tractocamión, semirremolque y remolque o camión remolque.~~ | Eliminar la definición de convertidor tipo “H”, ya que se incluye en la definición general de CONVERTIDOR. |
| Cuatricuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión que, mediante tres mecanismos de articulación, arrastra tres camiones o tractocamiones nuevos. | **4.13** Cuatricuerna: Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión que, mediante tres mecanismos de articulación, arrastra tres camiones o tractocamiones nuevos. |  |
| Dimensiones.- Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga. | **4.14** Dimensiones: Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga. |  |
| Frenos libres de fricción (freno auxiliar).- Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz. | **4.15** Frenos libres de fricción (freno auxiliar): Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz. |  |
|  | **4.16 Gancho Pinzón o de arrastre:** **Elemento estructural que se fija en la parte trasera del semirremolque o de un camión y que sirve para enganchar el remolque.** |  |
| Indicadores de peligro para carga sobresaliente posterior.- Tablero de metal o madera de forma rectangular de 0,30 m de altura y con un ancho equivalente al vehículo, firmemente sujeto y pintado con rayas inclinadas a 45 grados alternadas en colores negro y blanco reflejante de 0,10 m de ancho. | **4.17** Indicadores de peligro para carga sobresaliente posterior: Tablero de metal o madera de forma rectangular de 0,30 m de altura y con un ancho equivalente al vehículo, firmemente sujeto y pintado con rayas inclinadas a 45 grados alternadas en colores negro y blanco reflejante de 0,10 m de ancho. |  |
| Mancuerna. – Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante un mecanismo de articulación arrastra un camión o tractocamión nuevo. | **4.18** Mancuerna: Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante un mecanismo de articulación arrastra un camión o tractocamión, nuevo. |  |
| Norma. - Norma Oficial Mexicana. | **4.19** Norma: Norma Oficial Mexicana. |  |
| Nota de embarque. - Impresión del comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y laRESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final. | **4.20** Nota de embarque: Impresión del comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final. |  |
| Peso. - Fuerza que ejerce sobre el piso un vehículo debido a su masa y a la gravedad terrestre. | **4.21** Peso: Fuerza que ejerce sobre el piso un vehículo debido a su masa y a la gravedad terrestre. |  |
| Peso bruto vehicular. – Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga; o suma del peso vehicular y el peso de los pasajeros, equipaje y paquetería, en el caso de los vehículos destinados al servicio de pasajeros. | **4.22** Peso bruto vehicular: Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga; o suma del peso vehicular y el peso de los pasajeros, equipaje y paquetería, en el caso de los vehículos destinados al servicio de pasajeros. |  |
| Peso por eje. – Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento. | **4.23** Peso por eje: Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento. |  |
| Peso vehicular. –Peso de un vehículo o configuración vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga. | **4.24** Peso vehicular: Peso de un vehículo o configuración vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga. |  |
| Planta productora. – Instalaciones en las que se procesan materias primas a efecto de obtener un producto terminado para su consumo final o productos que serán utilizados en procesos de manufactura y/o transformación posteriores. También se consideran aquellas instalaciones donde se realizan procesos: de extracción de minerales u otros productos de minas; de producción agropecuaria, forestal y pesquera; de explotación petrolera y demás relacionados al sector energético, incluyendo la construcción de instalaciones concernientes a esteúltimo. | **4.25** Planta productora:Instalaciones en las que se procesan materias primas a efecto de obtener un producto terminado para su consumo final o productos que serán utilizados en procesos de manufactura y/o transformación posterior. También se consideran aquellas instalaciones donde se realizan procesos: de extracción de minerales u otros productos de minas; de producción agropecuaria, forestal y pesquera; de explotación petrolera y demás relacionados al sector energético, incluyendo la construcción de instalaciones concernientes a este último. |  |
| Remolque. – Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje alcentro o trasero fijo, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un camión o tractocamión articulado. | **4.26** Remolque:Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje al centro o trasero fijo, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un camión o tractocamión articulado. |  |
| Secretaría. – Secretaría de Comunicaciones y Transportes. | **4.27** Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. |  |
| Semirremolque. – Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste. | **4.28** Semirremolque: Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste. |  |
| Sistema antibloqueo para frenos. -Equipo electrónico de seguridad que mediante sensores de rotación instalados en los ejes, auxilian al sistema de frenos de servicio principal, evitando que éstos se bloqueen. | **4.29 Sistema antibloqueo para frenos (ABS, por sus siglas en inglés):** Equipo electrónico de seguridad que mediante sensores de rotación instalados en los ejes, auxilian al sistema de frenos de servicio principal, evitando que éstos se bloqueen. |  |
| Sistema de Posicionamiento Global(GPS, por sus siglas en inglés). Conjunto de dispositivos electrónicos instalados en un vehículo para determinar la posición de éste, expresado a un sistema de georreferenciación, a través de una red de satélites y programas específicos. | **4.30** Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés): Conjunto de dispositivos electrónicos instalados en un vehículo para determinar la posición de éste, expresado a un sistema de georreferenciación, a través de una red de satélites y programas específicos. |  |
| Subcontratista. – Transportista contratado por el usuario para prestar el servicio de autotransporte federal. | **4.31** Subcontratista: Transportista contratado por el usuario para prestar el servicio de autotransporte federal. |  |
|  | **4.32 Suspensión:** Elemento estructural elástico del remolque o semirremolque que une el eje a la estructura contenedora de carga del vehículo. | Referencia a la 035 |
| Suspensión neumática. - Sistema de seguridad de los vehículos conformado por elementos mecánicosy estructurales flexibles que unen a los ejes con el chasis o estructura autoportante, en la que el principal elemento es un sistema neumático, queamortigua las vibraciones. | **4.33** Suspensión neumática: Sistema de seguridad de los vehículos conformado por elementos mecánicos y estructurales flexibles que unen a los ejes con el chasis o estructura autoportante, en la que el principal elemento es un sistema neumático, que amortigua las vibraciones. |  |
| Tractocamión.- Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques. | **4.34** Tractocamión: Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques. |  |
| Tractocamión articulado.- Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión yun semirremolque. | **4.35** Tractocamión articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque. |  |
| Tractocamión doblemente articulado.-Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, unsemirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediantemecanismos de articulación. | **4.36** Tractocamión doblemente articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación. |  |
| Transportista de carga consolidada.-Permisionario de autotransporte federal que provee servicios de transporte combinando dos o más embarques en un solo viaje de origen-destino, con la finalidad de reducir costos y/o mejorar la utilización del equipo de transporte. Son permisionarios que consolidan y transportan embarques más pequeños (menos que carro por entero) de carga. | **4.37** Transportista de carga consolidada: Permisionario de autotransporte federal que provee servicios de transporte combinando dos o más embarques en un solo viaje de origen-destino, con la finalidad de reducir costos y/o mejorar la utilización del equipo de transporte. Son permisionarios que consolidan y transportan embarques más pequeños (menos que carro por entero) de carga. |  |
| Tren motriz. – Conjunto de elementos conformados por motor, transmisión, diferencial y ejes. | **4.38** Tren motriz: Conjunto de elementos conformados por motor, transmisión, diferencial y ejes. |  |
| Tricuerna.- Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o Tractocamiones, nuevos. | **4.39** Tricuerna: Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o Tractocamiones, nuevos. |  |
| **Unidad vehicular tipo góndola o madrina.-**Configuración vehicular integrada por un camión-remolque acoplados con unconvertidor o con una quinta baja; tractocamión-semirremolque otractocamión-semirremolque-remolque o tractocamión-semirremolque-semirremolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja, destinada al transporte de vehículos sin rodar. | Unidad vehicular tipo góndola o madrina. –**Configuración vehicular destinada al transporte de vehículos sin rodar y que puede ser:*** **Camión unitario;**
* **Camión-remolque, vehículo que puede estar configurado por un camión y un remolque ó por un camión con una quinta baja que acopla a un semirremolque;**
* **tractocamión-semirremolque.**
* **tractocamión-semirremolque-remolque acoplados con un convertidor.**
* **tractocamión-semirremolque-semirremolque acoplado con una quinta baja.**
 |  |
| Usuario. – Persona física o moral que contrate con un transportista el traslado de personas o el transporte de carga, o que transporte su propia carga. | **4.41** Usuario: Persona física o moral que contrate con un transportista el traslado de personas o el transporte de carga, o que transporte su propia carga. |  |
| Vehículo vocacional ybomba inyectora. - Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñadopara un uso en particular, tales como: revolvedoras para el transporte de concreto premezclado. | **4.42** Vehículo vocacional y bomba inyectora: Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como: revolvedoras para el transporte de concreto premezclado. |  |
| **6.1.2** Peso bruto vehicular máximo autorizado. |  |  |
| **6.1.2.1** El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según eltipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla “B”, como sigue, considerando la suma de pesospor eje y la fórmula puente 1.**TABLA B-1****PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **VEHÍCULO** | **NÚMERO DE EJES** | **NÚMERO DE LLANTAS** | **PESO BRUTO VEHICULAR (t)** |
| **ET y A** | **B** | **C** | **D** |
| B2 | 2 | 6 | 19,0 | 16,5 | 14,5 | 13,0 |
| B3 | 3 | 8 | 24,0 | 19,0 | 17,0 | 16,0 |
| B3 | 3 | 10 | 27,5 | 23,0 | 20,0 | 18,5 |
| B4 | 4 | 10 | 30.5 | 25,0 | 22,5 | 21,0 |

 | **6.1.2.1** El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según eltipo de camino en que transitan, es el indicado en **las Tabla “B-1 y B-2”,** como sigue, considerando la suma de pesospor eje ~~y la fórmula puente 1.~~ | Ya que se elimina la formula puente, eliminamos el texto.Existe la Tabla B-1 y Tabla B-2, por este motivo mencionamos las mismas en el texto. |

|  |  |
| --- | --- |
| **ACTUALMENTE** | **PROPUESTA DE MODIFICACION SCT** |
| **TABLA B-2****PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

| VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR | NÚMERO DE EJES | NÚMERO DE LLANTAS | PESO BRUTO VEHICULAR (t) |
| --- | --- | --- | --- |
| ET y A | B | C | D |
| C2 | 2 | 6 | 19,0 | 16,5 | 14,5 | 13,0 |
| C3 | 3 | 8 | 24,0 | 19,0 | 17,0 | 16,0 |
| C3 | 3 | 10 | 27,5 | 23,0 | 20,0 | 18,5 |
| C2-R2 | 4 | 14 | 37,5 | 35,5 | NA | NA |
| C3-R2 | 5 | 18 | 44,5 | 42,0 | NA | NA |
| C3-R3 | 6 | 22 | 51,5 | 47,5 | NA | NA |
| C2-R3 | 5 | 18 | 44,5 | 41,0 | NA | NA |
| T2-S1 | 3 | 10 | 30,0 | 26,0 | 22,5 | NA |
| T2-S2 | 4 | 14 | 38,0 | 31,5 | 28,0 | NA |
| T3-S2 | 5 | 18 | 46,5 | 38,0 | 33,5 | NA |
| T3-S3 | 6 | 22 | 54,0 | 45,5 | 40,0 | NA |
| T2-S3 | 5 | 18 | 45,5 | 39,0 | 34,5 | NA |
| T3-S1 | 4 | 14 | 38,5 | 32,5 | 28,0 | NA |
| T2-S1-R2 | 5 | 18 | 47,5 | NA | NA | NA |
| T2-S1-R3 | 6 | 22 | 54,5 | NA | NA | NA |
| T2-S2-R2 | 6 | 22 | 54,5 | NA | NA | NA |
| T3-S1-R2 | 6 | 22 | 54,5 | NA | NA | NA |
| T3-S1-R3 | 7 | 26 | 60,5 | NA | NA | NA |
| T3-S2-R2 | 7 | 26 | 60,5 | NA | NA | NA |
| T3-S2-R4 | 9 | 34 | 66,5 | NA | NA | NA |
| T3-S2-R3 | 8 | 30 | 63,0 | NA | NA | NA |
| T3-S3-S2 | 8 | 30 | 60,0 | NA | NA | NA |
| T2-S2-S2 | 6 | 22 | 51,5 | NA | NA | NA |
| T3-S2-S2 | 7 | 26 | 58,5 | NA | NA | NA |

NA- No Autorizado | **TABLA B-2****PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

| **VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR** | **NÚMERO DE EJES** | **NÚMERO DE LLANTAS** | **PESO BRUTO VEHICULAR (t)** |
| --- | --- | --- | --- |
| **ET y A** | **B** | **C** | **D** |
| C2 | 2 | 6 | 19,0 | 16,5 | 14,5 | 13,0 |
| C3 | 3 | 8 | 24,0 | 19,0 | 17,0 | 16,0 |
| C3 | 3 | 10 | 27,5 | 23,0 | 20,0 | 18,5 |
| C2-R2 | 4 | 14 | 37,5 | 35,5 | NA | NA |
| C3-R2 | 5 | 18 | 44,5 | 42,0 | NA | NA |
| C3-R3 | 6 | 22 | 51,5 | 47,5 | NA | NA |
| C2-R3 | 5 | 18 | 44,5 | 41,0 | NA | NA |
| T2-S1 | 3 | 10 | 30,0 | 26,0 | 22,5 | NA |
| T2-S2 | 4 | 14 | 38,0 | 31,5 | 28,0 | NA |
| T3-S2 | 5 | 18 | 46,5 | 38,0 | 33,5 | NA |
| T3-S3 | 6 | 22 | 54,0 | 45,5 | 40,0 | NA |
| T2-S3 | 5 | 18 | 45,5 | 39,0 | 34,5 | NA |
| T3-S1 | 4 | 14 | 38,5 | 32,5 | 28,0 | NA |
| T2-S1-R2 | 5 | 18 | **52,5** | NA | NA | NA |
| T2-S1-R3 | 6 | 22 | **60,0** | NA | NA | NA |
| T2-S2-R2 | 6 | 22 | **60,0** | NA | NA | NA |
| T3-S1-R2 | 6 | 22 | **60,5** | NA | NA | NA |
| T3-S1-R3 | 7 | 26 | **67,5** | NA | NA | NA |
| T3-S2-R2 | 7 | 26 | **67,5** | NA | NA | NA |
| T3-S2-R4 | 9 | 34 | **75,5** | NA | NA | NA |
| T3-S2-R3 | 8 | 30 | **71,0** | NA | NA | NA |
| T3-S3-S2 | 8 | 30 | **68,0** | NA | NA | NA |
| T2-S2-S2 | 6 | 22 | **57,0** | NA | NA | NA |
| T3-S2-S2 | 7 | 26 | **65,5** | NA | NA | NA |

NA- No Autorizado |

| **ACTUALMENTE** | **PROPUESTA CONCAMIN** | **OBSERVACIONES** |
| --- | --- | --- |
|
|  |  | Se debe modificar la tabla B-2, para incrementar el PBV en los tractocmiones doblemente articulados, conforme al peso máximo autorizado por eje. |
| 6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | **6.1.2.1 1** Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, **previa autorización expresa emitida por la Secretaria**, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A" ~~previa autorización expresa emitida por la Secretaría~~ . Por excepción podrán circular en carreteras **de otra clasificación**  ~~tipo B~~, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | La combinación tipo “full” deberá obtener una autorización especial.-Mejorar o aclarar redacción.Estamos de acuerdo con circular con que los fulles cuenten con autorización previa por parte de la SCT siempre y cuando el proceso sea ágil (de preferencia electrónico) y transparente. La solicitud para obtener esta autorización deberá de tener afirmativa ficta ya que no se puede parar operación por temas burocráticos. Que SCT determine el tiempo en que en verdad pueden realizar el trámite \*Cada caso de conectividad es único por lo que no se puede acotar a que se pueda otorgar en carreteras tipo “B”.El permiso esta explicito al cumplir con la norma.Se deje a la autoridad la decisión si puede acceder al resto de las clasificaciones (B, C, D, etc) |
| **6.1.2.2** El peso bruto vehicular máximo autorizado para los ractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes. |  | De acuerdo.De acuerdo que se elimine, complementando con la tabla 6.1.2.1 y Eliminar formula Puente. |
| **6.1.2.2.1** Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (TS-R y T-S-S). |  | De acuerdo FINAL DE ACUERDO Y AGREGAR LA COLUMNA QUE HACE MENCION DE LA CITA REFLEJANTE |

|  |  |
| --- | --- |
| **ACTUALMENTE** | **PROPUESTA DE MODIFICACIÓN CONCAMIN** |
| **TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)** | **CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)** | **MOTOR****ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)** | **TORQUE MÍNIMO (T)****(lb-pie)** | **CAPACIDAD MÍNIMA****DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)** | **FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)** | **CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD** | **SISTEMA ANTIBLOQUEO****PARA FRENOS (T, S y R)** | **SUSPENSIÓN DE****AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) ) (T, S y R)** | **CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL** |
| T2-S1-R2 | ● | 350 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T2-S2-R2 | ● | 350 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T2-S1-R3 | ● | 370 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T3-S1-R2 | ● | 370 | 1 250 | 40 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T3-S1-R3 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T3-S2-R2 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T3-S2-R4 | ● | 430 | 1 650 | 46 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T3-S2-R3 | ● | 430 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T3-S3-S2 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T2-S2-S2 | ● | 370 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● |
| T3-S2-S2 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● |

 | **TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)** | **CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)** | **MOTOR****ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)** | **TORQUE MÍNIMO (T)****(lb-pie)** | **CAPACIDAD MÍNIMA****DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)** | **FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)** | **CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD** | **SISTEMA ANTIBLOQUEO****PARA FRENOS (T, S y R)** | **SUSPENSIÓN DE****AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) ) (T, S y R)** | **CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL** | **CINTAS RETROREFLEJANTES DE CONFORMIDAD CON LA NOM-035-SCT-2 Y NOM-068-SCT-2 VIGENTES O LA QUE LA SUSTITUYA** |
| T2-S1-R2 | ● | 350 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T2-S2-R2 | ● | 350 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T2-S1-R3 | ● | 370 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T3-S1-R2 | ● | 370 | 1 250 | 40 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T3-S1-R3 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T3-S2-R2 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T3-S2-R4 | ● | 430 | 1 650 | 46 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T3-S2-R3 | ● | 430 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T3-S3-S2 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T2-S2-S2 | ● | 370 | 1 250 | 30 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |
| T3-S2-S2 | ● | 400 | 1 650 | 44 000 | ● | ● | ● | ● | ● | **●** |

 |

| **ACTUALMENTE** | **PROPUESTA CONCAMIN** | **OBSERVACIONES** |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| **6.1.2.2.1.1** Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados de potencia y de torque mínimo, en la tabla que antecede. |  |  |
| **6.1.2.2.2** Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos. |  | De acuerdo.Se elimina la excepción a los modelos anteriores a 2008.Todos los tractocamiones doblemente articulados deberán contar con todas las especificaciones técnicas y de seguridad que se establecen en la NOM-012. |
| 6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: | **6.1.2.2.3** ~~Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2,~~ **Los tractocamiones doblemente articulados** ~~los vehículos~~ deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente: | De acuerdo. |
| 6.1.2.2.5 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadascon tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sussiglas en inglés). |  | FINALDe acuerdo, siempre y cuando se establezcan los lineamientos para opinión de la Comision. |
| **6.1.2.2.6** El tractocamión de las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberácontar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción. |  |  |
| Sin correlativo |  | De acuerdo.De acuerdo Ya fue presentada y aprobada la NOM-035 |
| **6.1.2.3** Las especificaciones indicadas en el numeral 6.1.2.2.1, se verificarán por personal autorizadodependiente de la Secretaría en centros de control de peso y dimensiones, instalaciones de las empresastransportistas, usuarios o Unidades de Verificación autorizadas, debiendo realizar el trámite de modificaciónde su tarjeta de circulación, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones. |  |  |
| **6.1.2.4** El usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen, originado por exceso depeso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarquesde menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en transportista de carga consolidada. | **6.1.2.4** ~~El usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen, originado por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en transportista de carga consolidada.~~ **Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente.** | Para hacer congruente con el reglamento de peso y dimensiones vigente |
| **6.2** Dimensiones. |  |  |
| **6.2.1** Dimensiones máximas autorizadas. |  |  |
| **6.2.1.1** El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga. Estos accesorios no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo. | **6.2.1.1** El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga, **así como elementos de protección lateral (lonas, rieles y cortinas).** Estos accesorios no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo. | El fin es aclarar el elemento de protección de la carga. |
| **6.2.1.2** La altura máxima autorizada para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 4,25 m. |  |  |
| **6.2.1.3** El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús y camión unitario, se indica en la tabla “C” de esta Norma. | **6.2.1.3** El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús ~~y camión unitario~~, se indica en la tabla **“C-1”** de esta Norma. | No se incluyen los camiones unitarios y se modifica la tabla de aplicación. |
| **6.2.1.4** El largo total máximo autorizado para las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo decamino por el que transitan, se indica en la tabla “C” de esta Norma.**TABLA C-1****LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR | NÚMERO DE EJES | NÚMERO DE LLANTAS | LARGO TOTAL (m) |
| ET y A | B | C | D |
| B2 | 2 | 6 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |
| B3 | 3 | 8 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |
| B3 | 3 | 10 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |
| B4 | 4 | 10 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |

 | **6.2.1.4** El largo total máximo autorizado para **los camiones unitarios (C)** y las configuraciones camión remolque (CR) según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla **“C-2”** de esta norma.**TABLA C-1****LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR | NÚMERO DE EJES | NÚMERO DE LLANTAS | LARGO TOTAL (m) |
| ET y A | B | C | D |
| B2 | 2 | 6 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |
| B3 | 3 | 8 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |
| B3 | 3 | 10 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |
| B4 | 4 | 10 | 14,0 | 14,0 | 14,0 | 12,5 |

 | Relación con la Tabla C-2 del texto de la norma. |
| **6.2.1.4.2** Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular encaminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones,cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, **previa autorización expresa emitida por la Secretaria**, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A" ~~previa autorización expresa emitida por la Secretaría~~ . Por excepción podrán circular en carreteras **de otra clasificación**  ~~tipo B~~, **con las mismas dimensiones**, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. |  |
| **6.2.1.5.1** Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 16,16 m (53 pies). | **6.2.1.5.1** Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 16,16 m (53 pies). **En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar con la autorización de conectividad correspondiente.** |  |
| **6.2.1.5.2** Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m en las configuraciones vehicularesa que se refiere la tabla “C-2” éstos deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:**a)** El tractocamión deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en lassalpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería.**b)** Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensionesmínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda “PRECAUCIÓN AL REBASAR”, en fondo naranja reflejantey letras negras. | **6.2.1.5.2** Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m **(48 pies)** en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla “C-2” éstos deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:**a)** El tractocamión deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería.**b)** Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda “PRECAUCIÓN AL REBASAR”, en fondo naranja **fluorescente** y letras negras. | Usar fondo naranja retroreflejante como medida de seguridad en los permisos de conectividad. |
| **6.2.1.6.1.2** Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla “C-2”, para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). |  | Consultar en reunión del martes 25 |
| **6.2.1.6.3** Portar en la parte posterior del segundo semirremolque o remolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda “PRECAUCIÓN DOBLESEMIRREMOLQUE”, en fondo naranja reflejante y letras negras. | **6.2.1.6.3** En configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán portar en la parte posterior del segundo semirremolque o remolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda “PRECAUCIÓN DOBLE SEMIRREMOLQUE”, en fondo naranja **fluorescente** y letras negras. | Usar fondo naranja retroreflejante como medida de seguridad en los permisos de conectividad. |
| **6.3** Tecnologías alternativas.En caso de que hubiera nuevas tecnologías que no estén consideradas en la normatividad actual y que pudieran ser iguales o superiores en el desempeño de los vehículos o configuraciones vehiculares a que se refiere el numeral 6.1.2.2 se les aplicarán los mismos beneficios. En este supuesto, la autorización correspondiente deberá apegarse a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. | **6.3** Tecnologías alternativas.En caso de que hubiera nuevas tecnologías que no estén consideradas en la normatividad actual y que pudieran ser iguales o superiores en el desempeño de los vehículos o configuraciones vehiculares, ~~a que se refiere el numeral 6.1.2.2~~ se les aplicarán los mismos beneficios. En este supuesto, la autorización correspondiente deberá apegarse a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. | Si se elimina el numeral 6.1.2.2, se debe eliminar también en el texto. |
| **6.4** Casos de conectividad. |  |  |
| **6.4.1** Vehículos de Carga. |  |  |
| **6.4.1.1** Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menorclasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizarun camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberáncumplir las condiciones siguientes: | **6.4.1.1 Autorización Especial de Conectividad.** Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación**,** para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, **o utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de las instalaciones del Autotransportista; se** deberá **obtener la Autorización Especial de Conectividad, y el cumplir con las condiciones de tránsito y seguridad, previstas en la presente norma, bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor clasificación, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximas estén autorizados para caminos “ET” y “A”.** ~~cumplir las condiciones siguientes:~~ |  |
| **I.** Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta arecorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. 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. | **6.4.1.1.1 Conectividad para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia.** Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar ~~la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a~~~~recorrer, así como~~ los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, ~~así como las condiciones de seguridad a seguir.~~ ~~Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación~~. La Secretaría publicará en su página de internet las autorizaciones **especiales de conectividad** 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 o el transportista de carga consolidada, 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 elOrigen-Destino de la ruta y los tramos requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría; así como:**a)** Señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreastécnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.**b)** Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad entramos 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 | **6.4.1.1.2** Conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje.Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, 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 elOrigen-Destino de la ruta y los tramos requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría; así como:**a~~)~~** ~~Señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como~~ los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, ~~así como las condiciones de seguridad a seguir.~~ ~~Con esta información la Secretaría, a través de las áreas~~~~técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.~~**~~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) C**umplir con las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, establecidas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos “ET” y “A”**e)** La Secretaría publicará en medios |  |
|  | **6.4.1.1.3 Conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación para entrar y salir a instalaciones del transportista.** Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de las instalaciones del transportista, para conectar al camino más próximo sin necesidad de acreditar la ruta origen-destino, debiendo presentar el permisionario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir, de sus instalaciones. |  |
|  | 6.4.1.2 Para obtener la autorización especial de conectividad, a que se refieren los numerales 6.4.1.1.1 y 6.4.1.1.2, el usuario o transportista de carga consolidada, o en el caso de numeral 6.4.1.1.3 el transportista, deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación para tal efecto. El formato debidamente requisitado deberá ser presentado según corresponda por el usuario, transportista o transportista de carga consolidada ante la Secretaría, quien determinará si procede o no otorgar la autorización especial de conectividad.La Secretaría publicará en medios electrónicos las autorizaciones emitidas. |  |
| **III.** Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga. | **~~III.~~** 6.4.1.3 Para los casos previstos en los numerales ~~I y II,~~ 6.4.1.1.1 y 6.4.1.1.2, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.Para agregar o eliminar un transportista de una autorización de conectividad ya otorgada, solo será necesario el aviso a la Secretaría vía correo electrónico el cual será válido al adjuntar la autorización. |  |
| **IV.** Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada. | **~~IV.~~**  **6.4.1.4** Para los casos previstos en los numerales ~~I y II~~ 6.4.1.1 y 6.4.1.1.2, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada. Así como lo indicado en los lineamientos que al respecto emita la Secretaría. |  |
| 6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado. |  |  |
| 6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla “B”, como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente1 | 6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla “B”, como sigue, considerando la suma de pesos por eje ~~y la fórmula puente1~~ | **Eliminar el texto completo de la formula puente, del texto de la norma (pag 31).** |
| * + - * 1. Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.
 | **6.1.2.1 1** Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", previa autorización expresa emitida por la Secretaría y por excepción podrán circular en carreteras **de otra clasificación ~~baja especificación~~** ~~tipo B~~, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.FINAL**6.1.2.1 1** Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, previa autorización expresa emitida por la Secretaria, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A" ~~previa autorización expresa emitida por la Secretaría~~ . Por excepción podrán circular en carreteras **de otra clasificación**  ~~tipo B~~, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | La combinación tipo “full” deberá obtener una autorización especial.-Mejorar o aclarar redacción.Estamos de acuerdo con circular con que los fulles cuenten con autorización previa por parte de la SCT siempre y cuando el proceso sea ágil (de preferencia electrónico) y transparente. La solicitud para obtener esta autorización deberá de tener afirmativa ficta ya que no se puede parar operación por temas burocráticos. Que SCT determine el tiempo en que en verdad pueden realizar el trámite \*Cada caso de conectividad es único por lo que no se puede acotar a que se pueda otorgar en carreteras tipo “B”.El permiso esta explicito al cumplir con la norma.Se deje a la autoridad la decisión si puede acceder al resto de las clasificaciones (B, C, D, etc) |
| * + - 1. 6.2.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.
 | * + - 1. ~~El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes~~

**FINAL****De acuerdo que se elimine, complementando con la tabla 6.1.2.1 y** **Eliminar formula Puente.** | **De acuerdo siempre y cuando el PBV sea de 75.5tns.****Se incluya la suspensión mecánica en los requisitos numeral 6.1.2.2.1.****Eliminar formula Puente?**Eliminación del vehículo diferenciado.* No se establece el peso máximo permitido (66,5 T o 75.5 Ton.
* Cual sera el impacto a los vehículos que en la actualidad cuentan con suspension de muelles.
* Cuales son los reuisitos mínimos a cumplir.
* Necesario revisar tabla que se actualizará.
 |
| 6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S). | 6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S). Deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:**FINAL** **DE ACUERDO Y AGREGAR LA COLUMNA QUE HACE MENCION DE LA CITA REFLEJANTE** | **De acuerdo siempre y cuando el PBV sea de 75.5tns.**Señala los requisitos mínimos que deberán incluirse a la unidad para acceder a la configuración “full”. |
| 6.1.2.2.2. Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos. | **~~6.1.2.2.2~~** ~~Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.~~**FINAL** **DE ACUERDO** | **De acuerdo** En términos de cumplimiento y vigencia. |
| * + - * 1. Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:
 | 6.1.2.2.3 ~~Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2~~, los tractocamiones doblemente articulados ~~vehículos~~ deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:**FINAL** **DE ACUERDO** | **De acuerdo siempre y cuando el PBV sea de 75.5tns.**Desaparecen de los vehículos diferenciados. |
|  | ~~6.2.2.2.4~~ TRANSITORIO Las configuraciones vehiculares tractocamion doblemente articulado que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes de la publicación de la presente norma, deberán cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en los numerales 6.1.2.2.1, 6.1.2.2.4, 6.1.2.2.6 y 6.1.2.3 en el término de ~~un año~~ 18 MESES, a partir de su entrada en vigor**FINAL** **AMPLIAR EL PLAZO POR 18 MESES.** | **De acuerdo siempre y cuando el PBV sea de 75.5tns.**Nuevo numeral |
| * + - * 1. Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).
 | * + - * 1. Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con ~~tecnología que abone a la seguridad, tales como~~, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) , debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, por un lapso de seis meses, misma que el permisionario deberá poner a disposición para consulta de la Secretaría, conforme a los Lineamientos que emita.

**FINAL****De acuerdo, siempre y cuando se establezcan los lineamientos para opinión de la Comision.** | **En general estamos de acuerdo pero se debe determinar que información requiere SCT ya que no todos los proveedores cuentan con la misma información. Así mismo se deben de firmar convenios de confidencialidad para reducir el riesgo de un mal uso de esta información**Evaluar la disponibilidad de información y almacenamiento de datos. |
| 6.1.2.2.6 El tractocamión de las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberá contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción. |  |  |
|  | **6.1.2.2.7** El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR) debe cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya. | **De acuerdo** Ya fue presentada y aprobada la NOM-035 |
| * + - 1. El usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen, originado por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en transportista de carga consolidada.
 | * + - * 1. El usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen, originado por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en transportista de carga consolidada.
				2. Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista, serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente.
 | Para hacer congruente con el reglamento de peso y dimensiones vigente |
| * 1. Dimensiones.
		1. Dimensiones máximas autorizadas.
			1. El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga. Estos accesorios no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo.
 | 6.1.2.1 El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga, **así como elementos de protección lateral (lonas y cortinas)**. Estos accesorios no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo. | **El fin es aclarar el elemento de protección de la carga.** |
| * + - 1. La altura máxima autorizada para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 4,25 m.
 |  |  |
| * + - 1. El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús y camión unitario, se indica en la tabla “C” de esta Norma.
 | 6.2.1.3 El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús y ~~camión unitario~~, se indica en la tabla “C-1” de esta Norma. | No se incluyen los camiones unitarios y se modifica la tabla de aplicación. |
| 6.2.1.4.1 Se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo de hasta 15,0 m, exclusivamente cuando circulen en caminos Tipo “ET” y “A”, siempre que cuenten con un tercer eje direccional o movible. Se autoriza la circulación de estos vehículos en caminos Tipo “B” contando con Autorización Especial de la Secretaría; en el caso de caminos tipo “C” o “D” no se autoriza su circulación, aún presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma |  |  |
| 6.2.1.4 El largo total máximo autorizado para as configuraciones camión remolque (CR) según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla “C” de esta norma | 6.2.1.4 El largo total máximo autorizado para **los camiones unitarios (C)** y las configuraciones camión remolque (CR) según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla “C-2” de esta norma |  |
| 6.2.1.4.2 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma. | * + - * 1. Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, previa autorización expresa emitida por la Secretaria, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A" previa autorización expresa emitida por la Secretaría . Por excepción podrán circular en carreteras de otra clasificación tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.
 |  |
| 1. 6.4 Casos de conectividad.
	* 1. Vehículos de Carga.
 |  |  |
| 6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes: |  |  |
| 1. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. 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.
 | **I.** Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar **~~la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como~~**los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. 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. | **Eliminar lo que está en rojo y con doble subrayado debido a que es información que es considerada como confidencial por parte de la federación y por lo tanto nosotros como particulares no tenemos acceso a ello****18 ABR- SCT PROPONE NUEVA REDACCION** |
| 1. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, 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, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría; así como:
	1. Señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.
	2. 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.
	3. Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación.
	4. Condiciones de seguridad.
	5. La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas.
 | 1. Señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.
2. Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en ~~tramos de hasta por 50 km. en~~ caminos ~~tipo~~ de menor especificación, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.
 | **Eliminar lo que está en rojo y con doble subrayado debido a que es información que es considerada como confidencial por parte de la federación y por lo lo tanto nosotros como particulares no tenemos acceso a ello****18 ABR- SCT PROPONE NUEVA REDACCION** **Cada caso de conectividad es único por lo que no se puede acotar a que se pueda otorgar en carreteras tipo B** |
| 1. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.
 | **~~III Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.~~** | **Eliminar****La autorización especial de conectividad no debe de ser un candado para evitar la circulación de ciertos transportistas \*El tiempo de respuesta para ingresar a nuevos transportistas a una autorización ya otorgada es muy elevado y reduce la competitividad tanto del dueño de la carga como del transportista****18 ABR- SCT PROPONE NUEVA REDACCION** |
| 1. Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.
 |  | **18 ABR- SCT PROPONE NUEVA REDACCION** |
| 1. La Secretaría podrá negar la solicitud cuando exista una carretera de mayor especificación, cuando no se ajuste a lo dispuesto en los numerales I y II, o por cuestiones de seguridad.
 |  | **18 ABR- SCT PROPONE NUEVA REDACCION** |
| 1. También podrá negar la solicitud, por el mal uso de los permisos en cualquiera de las rutas de conectividad autorizadas.
 |  |  |
| 1. Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación. La autorización se otorgará por usuario para los transportistas incluidos en su solicitud, o permisionario de carga consolidada, para los tipos de vehículos o configuraciones vehiculares autorizados por la Secretaría, señalando los caminos en los que se permita su circulación. Los tramos a autorizar serán exclusivamente aquéllos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.
 |  |  |
| 1. En la ruta origen-destino, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alterno, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, emitiéndose la resolución correspondiente.
 |  |  |
| 1. Cuando la autorización sea utilizada por un subcontratista, éste deberá comprometerse en el contrato respectivo, a respetar las condiciones de la autorización. El usuario o transportista de carga consolidada autorizados deberán informar vía Internet a la Secretaría con qué subcontratista ha celebrado contratos y su vigencia, para que sea incorporado en la base de datos y considerado en las acciones de control y vigilancia.
 |  |  |
| 1. La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo.
 | **X La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo salvo que los tramos solicitados sean menores a 20km, para este caso si la respuesta no se da en 60 días se entenderá en sentido positivo** | **Los 60 días han sido insuficientes para la expedición de las autorizaciones. Si bien hay tramos que requieren validación minuciosa, hay tramos cortos que pueden otorgarse con mayor rapidez** |
| 1. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de tres años, a partir de su emisión.
 |  |  |
| 1. La Secretaría publicará en su página de Internet, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal.
 | **XII La Secretaría publicará en su página de Internet en un periódo no mayor a 60 días naturales, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, sin proporcionar datos que afecten la seguridad de los usuarios y tranportistas (tramo y número de carretera autorizada), y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal.** | **Al día de hoy no hay publicación de tramos otorgados** |
| 1. En caso de cambio de rutas se deberá presentar una nueva solicitud, y para el caso de cambio de subcontratistas, se deberá informar a la Secretaría.
 |  |  |
|  | **XIV Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para entrar o salir de las instalaciones del permisionario~~,~~ deberá presentar el transportista ante la secretaría una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación al entrar o salir de sus instalaciones.** |  |
| 10.3.2 El ancho es la dimensión transversal máxima del vehículo o configuración vehicular respecto de su eje longitudinal, con carga o sin carga (sin incluir los espejos laterales y sistemas de sujeción). | 10.3.2 El ancho es la dimensión transversal máxima del vehículo o configuración vehicular respecto de su eje longitudinal, con carga o sin carga (sin incluir los espejos laterales y sistemas de sujeción). **así como elementos de protección lateral (lonas y cortinas)** |  |
| 10.3.9 Los sistemas de medición deben ser verificados anualmente, en los laboratorios de verificación y calibración acreditados o dependencias responsables, según corresponda, sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando por su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias de mal funcionamiento. | 10.3.9 Los sistemas de medición deben ser verificados ~~anualmente~~ **de acuerdo a las especificaciones determinadas por el fabricante (pendiente por la S.E , lineamientos y la NOM correspondiente**, en los laboratorios de verificación y calibración acreditados o dependencias responsables, según corresponda, sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando por su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias de mal funcionamiento. |  |
|  | TRANSITORIO – En el término de 60 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Secretaria deberá emitir los Lineamientos a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.**7** de esta norma **que refiere al proceso de registro y emplacamiento de los convertidores (dollys)** | **De acuerdo** |
|  | Para la configuración T3S3 se sugiere que también se cumpla con los requisitos del 6.1.2.2.1 e incrementar 1.5 ton en carreteras tipo B sin requerir permiso de conectividad y cumpliendo con el convenio SOLAS internacional. | NUEVO DE ANIQ |

**Comentarios de Cámara Nacional de la Industria de la Transformación**

| **Proyecto de Modificación** | **Propuesta de cambio CANACINTRA** | **Justificación** |
| --- | --- | --- |
|
| 6.1.2.2.7 El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR) debe cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM‐035‐SCT‐2 vigente o la que la sustituya. | 6.1.2.2.7 El convertidor o sistema de acoplamiento y los semirremolques que se utilicen en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR) y (TSS) deben cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM‐035‐SCT‐2 vigente o la que la sustituya. | La NOM‐35‐SCT‐2‐2010 está vigente para los convertidores remolques y semirremolques desde fines de noviembre de 2010, por lo que no debiera ser problema su cumplimiento.Muchos convertidores y semirremolques fabricados en México e importados han cumplido con las especificaciones del sistema de frenos (incluido el ABS), la capacidad de diseño de los ejes (CDE), el sistema de iluminación y el gancho tirón, desde el año de 1999, por lo que el cumplimiento de la regla no sería imposible para los transportistas. El cumplimiento de las especificaciones que se mencionan en este párrafo es posible para vehículos que de origen no cumplieron con ello, mediante la instalación de los componentes que la misma NOM establece.Para la redacción actual del proyecto, así como para la propuesta, es necesario que la SCT cuente con las atribuciones necesarias para poder realizar las inspecciones a los vehículos nuevos, así como para emitir la convocatoria y aprobar Unidades de Verificación u Organismos de Certificación que avalen el cumplimiento de la NOM o de lasespecificaciones selectas de la NOM (para vehículos con fecha de fabricación o importación anterior a diciembre de 2010). |
| 6.1.1.1.2 La carga debe ser colocada de tal forma que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en las tablas “A‐1” y “A‐2” de cargaspor eje, según el tipo de vehículo o configuración vehicular que corresponda. | 6.1.1.1.2 La carga debe ser colocada de tal forma que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en las tablas “A‐1” y “A‐2” de cargaspor eje, según el tipo de vehículo o configuración vehicular que corresponda, ni tampoco exceda la capacidad de diseño del (los) eje(s) (CDE) especificada por el fabricante. | Es común encontrar vehículos cuya capacidad de diseño de los ejes (CDE o GAWR (por sus siglas en inglés)) es menor al peso máximo autorizado para los caminos.En la propuesta que se presenta de configuraciones Camión Semirremolque, es muy común que los ejes utilizados sean de capacidad de diseño mucho menor que la máxima establecida en las tablas.El permitir el tránsito de vehículos con peso en los ejes superior al peso de diseño se convierte en una condición de riesgo a la seguridad al transitar.Al incluir la frase se estará aclarando que no se permite transitar con peso en los ejes por encima de lo que permite su diseño. |
| Sin incluir en el proyecto de modificación ni existir en la NOM actual.  | 6.1Agregar la clase CAMIÓNSEMIRREMOLQUE | Esta configuración es común en las siguientes aplicaciones:Camiones tipo volteo jalando semirremolque con maquinaria de construcción.Camiones ligeros arrastrando semirremolques para transporte de PET para reciclado, forraje paraganadería, implementos agrícolas, etc. Camiones nodriza arrastrando semirremolque tipo madrina. Etc. |
| Tabla 5.2.2Agregar la tabla de la clase CAMION – SEMIRREMOLQUE, como tercera parte de la tabla 5.2.2, como se muestra en el anexo 1. |
| Agregar el numeral 5.2.6 como sigue:5.2.6 Las configuraciones CS pueden ser de dos tipos: 5.2.6.1 Las configuraciones que unen el semirremolque con el camión mediante gancho de arrastre o bola. En este caso la carga vertical sobre el gancho no debe exceder el 15% del PVBD del semirremolque, nidebe ser mayor que la carga vertical de trabajo del gancho montado en el camión. Los semirremolques deben estar equipados con cadenas de seguridad que lo unen al camión. Los semirremolques con PVBD superior a 10 toneladas deben contar con sistema de frenado independiente del sistema del camión.5.2.6.2. Las configuraciones que unen el semirremolque al camión mediante quinta rueda baja (CSQ).5.2.6.3 En ningún caso se permite que el peso transmitido al suelo a través de él o los ejes (s) trasero (s) del camión sea mayor al permitidoen la tabla A‐2 cuando el semirremolque está acoplado al camión. |
|  | Tabla A‐2 Agregar C – S en los recuadros correspondientes a C‐R y T‐S‐R. |  |
|  | Tabla B‐2 Agregar los pesos permitidos para las configuraciones C – S. |  |
|  | Tabla C – 2 Agregar las longitudes máximas permitidas para las configuraciones C – S. |  |

|  |
| --- |
| **Tabla Propuesta por CANACINTRA** |
|
| **Vehículo o configuración vehicular** | **Disposiciones de señalamiento por tipo de camino** |
| **B** | **C** | **D** |
| Camión | C | * Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 |
| Tractocamión – Semirremolque | T-S | * Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Una torreta.
* Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Una torreta.
* Un carro piloto
* Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 |
| Camión – Remolque yCamión - Semirremolque | C-RC-S | * Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Dos torretas.
* Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Dos torretas.
* Dos carros piloto
* Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 |
| Tractocamión – Semirremolque – Remolque yTractocamión – Semirremolque - Semirremolque | T-S-RYT-S-S | * Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Dos torretas.
* Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 | * Dos torretas.
* Dos carros piloto.
* Luces blancas o ámbar de destello.
* Cintas reflejantes rojo – blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
 |
| **Nota**. Vemos pertinente cuestionar el uso de torretas y de luces destellantes, ya que ambos dispositivos cumplen la misma función, advertir a los demás usuarios de las vías de tránsito de un vehículo de emergencia o de grandes dimensiones. Proponemos que la redacción sea modificada para solo incluir un dispositivo.De igual forma sugerimos que se incluyan diagramas que faciliten la interpretación en cuanto a la posición de los dispositivos de seguridad |

.

| **PROYECTO DE MODIFICACIÓN** | **PROPUESTA DE CAMBIO CANACINTRA** | **JUSTIFICACIÓN** |
| --- | --- | --- |
|
| Las torretas deberán estar provistas con lámparas giratorias de 360° que emitan luz ámbar visible desde una distancia de 150 m., montada en la parte más alta posible del vehículo sobre la línea del centro. | Las torretas deberán estar provistas con lámparas giratorias de 360° que emitan luz ámbar, cumpliendo con los estándares SAE Clase 1, o UNECE R-65, visible desde una distancia de 150 m., montada en la parte más alta posible del vehículo sobre la línea del centro, sin exceder las alturas permitidas. | En México se comercializan diferentes tipos de torretas, desde las que no cumplen con regulación alguna, como las que cumplen con diferentes regulaciones.La SAE recomienda para vehículo en tránsito utilizar las torretas y luces destellantes en Clase 1. No se recomienda el uso de las Clases 2 y 3. |
| En los casos donde se especifique el uso de dos torretas, una deberá colocarse en la unidad motriz y otra en la parte posterior de la carga. Cuando se especifique una torreta, ésta deberá colocarse en la parte trasera de la configuración vehicular. |  |  |
| Cuando las características de la carga no permitan la colocación de una torreta, deberá colocarse un arreglo de luces intermitentes color ámbar, visibles a una distancia de 150 m. |  | Esta redacción puede interpretarse como que la luz destellante reemplaza a la torreta. De ahí nuestro cuestionamiento antes de esta tabla. |
| Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación. | Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación en los tramos de conectividad autorizados. Podrán mantenerse encendidas al transitar en los demás caminos. |  |
| No mencionado en el proyecto de modificación | Las luces destellantes blancas o ámbar, han de cumplir con los estándares SAE Clase 1, o UNECE R-65, visible desde una distancia de 150 m.Se montarán dos lámparas en la parte delantera y dos en la parte trasera de la configuración, lo más altas posible. |  |
| No mencionado en el proyecto de modificación. | Las cintas reflejantes deberán ser de patrón rojo – blanco de acuerdo con lo especificado en cuanto a sus características técnicas y posición de colocación en la NMX-D225-IMNC-2013 o la que la sustituya, de acuerdo con cada tipo de vehículo. |  |

ANEXO 1

Tabla 5.2.2 (tercera parte)

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

Tabla A-2 (modificada)

| **CONFIGURACIÓN DE EJES** | **Vehículo o configuración** | **TIPO DE CAMINO** |
| --- | --- | --- |
| **ET4 Y ET2****A4 Y A2** | **B4 Y B2** | **C** | **D** |
|  | SENCILLODOS LLANTAS  | C-R, C-S y T-S-R | 6,50 | 6,00 | 5,50 | 5,00 |
| C y T-S | 6,50 | 6,00 | 5,50 | 5,00 |
|  | SENCILLOCUATRO LLANTAS | C-R, C-S y T-S-R | 10,00 | 9,50 | 8,00 | 7,00 |
| C y T-S | 11,00 | 9,50 | 8,00 | 7,00 |
|  | MOTRIZ SENCILLOCUATRO LLANTAS | C-R, C-S y T-S-R | 11,00 | 10,50 | 9,00 | 8,00 |
| C y T-S | 12,50 | 10,50 | 9,00 | 8,00 |
|  | MOTRIZ DOBLE OTANDEMSEIS LLANTAS | C-R, C-S y T-S-R | 15,00 | 13,00 | 11,50 | 11,00 |
| C y T-S | 18,00 | 13,00 | 11,50 | 11,00 |
|  | DOBLE O TANDEMOCHO LLANTAS | C-R, C-S y T-S-R | 17,00 | 15,00 | 13,50 | 12,00 |
| C y T-S | 19,00 | 15,00 | 13,50 | 12,00 |
|  | MOTRIZ DOBLE OTANDEMOCHO LLANTAS | C-R. C-S y T-S-R | 18,00 | 17,00 | 14,50 | 13,50 |
| C y T-S | 21,00 | 17,00 | 14,50 | 13,50 |
|  | TRIPLE O TRIDEMDOCE LLANTAS | C-R y T-S-R | 23,50 | 22,50 | 20,00 | NA |
| C y T-S | 26,50 | 22,50 | 20,00 | NA |

**TABLA B-2**

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

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

**TABLA C-2**

**LARGO MAXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHICULO Y CAMINO**

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