

De: Patricia Vizcaya Ángeles <p.vizcaya@antp.org.mx>
 Enviado el: martes, 8 de marzo de 2016 03:10 p. m.
 Para: Cofemer Cofemer; Mario Emilio Gutiérrez Caballero; Eduardo Esteban Romero Fong
 CC: Nicolas Pedro Falkner Gonzalez
 Asunto: COMENTARIOS ANTP- MIR EX-POST NOM-012-SCT-2-2014
 Datos adjuntos: Anexo 2 Mir ex post[1].pptx; PROPUESTAS DE MEJORA_baja[1].pptx

Estimado Lic. Gutiérrez:

De conformidad con la publicación en la página de ésta Comisión el pasado 25 de febrero del presente, nos permitimos anexar nuestros comentarios a la

MIR de alto impacto, con análisis de impacto en la competencia y análisis de riesgos (MIR EX-POST- NOM-012-SCT-2-2014.)

MIR EX-POST- NOM-012-SCT-2-2014.				COMENTARIOS Y SUGERENCIAS ANTP
2. Describa la problemática que dio origen al anteproyecto e identifique qué tipo de problema(s) económico(s) buscó resolver el anteproyecto				No deja en claro que paso con los años consecutivos antes de que entrara la actual NOM-012, es decir, no hay datos 2013, 2014, 2015. Es importante mencionar que esta tabla enumera los saldos de los accidentes y no presenta ni prueba ninguna vinculación con vehículos de carga de cualquier configuración.
Saldos	Año			
	2008	2009	2010	
Accidentes	7,819	6,608	6,914	
Muertos	1,294	1,053	1,259	
Lesionados	5,878	5,260	4,996	
Accidentes con víctimas	3,340	2,768	2,859	
En este sentido se planteó limitar los permisos de conectividad en carreteras hasta tipo "B" y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios. Asimismo, se concedió un caso de excepción para los centros de producción que estaban instalados en caminos de bajas especificaciones para que puedan transportar su mercancía.				Actualmente el REGLAMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL en el artículo 6º Los tractocamiones y camiones que requieran transitar de una carretera a otra tipo "A", "B" o "C" en una longitud mayor de 50 km, y hasta 150 km, deben contar en la parte superior con luces blancas de destello, y los semirremolques y remolques con cintas reflejantes y luces blancas, que demarquen los costados y gálibos del vehículo, conforme a la Norma correspondiente.
COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA CONTROL DE GESTIÓN 08 MAR. 2015 RECIBIDO RUBRICA: <i>le 15:12</i>				Nota: Se sugiere modificar a las condiciones que establece las condiciones que establece el artículo 6º ya que los 50 km demostró ser insuficiente para la conectividad en carreteras.



3. Después de un periodo de aplicación de la regulación, ¿considera que la problemática persiste? 3.1 En caso negativo. Describe cómo ha cambiado la situación	Literalmente la autoridad cita: "esta Secretaría se encuentra realizando las gestiones a fin de allegarse de información para su análisis e identificar si en efecto, la problemática ya no persiste", en conclusión la autoridad no sabe si la problemática persiste
3. Después de un periodo de aplicación de la regulación, ¿considera que la problemática persiste? 3.2 Indique, enliste y describa las mejoras que trajo la nueva regulación, es decir, los problemas o situaciones que ayudó a mitigar o resolver la nueva regulación y cómo lo hizo. 1.-Hacer más productivos y competitivos a los vehículos unitarios (camiones unitarios) y a las configuraciones sencillas (tractocamión-semirremolque), al eliminar los requisitos para que este tipo de configuraciones accedieran al peso adicional.	A pesar de que se incrementó el PBV para estas configuraciones se necesitan 2.5 vehículos unitarios C3 para poder transportar la misma carga útil de un T3-S2-R4. También se incrementa el número de viajes. Incrementan las emisiones contaminantes a la atmosfera. Así mismo se incrementa el numero de vehículos en carretera haciendo mayor el riesgo de accidentes.
3. Después de un periodo de aplicación de la regulación, ¿considera que la problemática persiste? 3.2 2.- Se autorizó la circulación de vehículos doblemente articulados por caminos tipo "B", sólo con autorizaciones especiales de conectividad y medidas de seguridad.	El trámite para obtener las autorizaciones correspondientes no ha sido eficiente, ya que de acuerdo con la NOM-012 se cuentan con 60 días para que sea negativa ficta haciendo entender al solicitante que se le ha negado el permiso. -Se ve como opción poder regresar a la afirmativa ficta.
3. Después de un periodo de aplicación de la regulación, ¿considera que la problemática persiste? 3.2 4.- Se facilitó a los permisionarios la obtención de los permisos de conectividad, con la publicación de formatos de solicitud en el portal de internet de la SCT.	No se facilitó a los permisionarios la obtención de los permisos de conectividad, ya que las primeras respuestas de la autoridad han tardado alrededor de 5 meses. Se sugiere que en los formatos se eliminen varios puntos que se consideran no indispensables. Así mismo ANTP presento una propuesta de un nuevo formato para agilizar el trámite. -Ver archivo anexo 1.
3. Después de un periodo de aplicación de la regulación, ¿considera que la problemática persiste? 3.2 5.- Las autorizaciones especiales de conectividad están sujetos a un dictamen de las áreas técnicas de la SCT, dando certeza jurídica a su emisión, con los subsecuentes beneficios en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras y la conservación de la infraestructura.	No se ha dado a conocer la información correspondiente a los tramos que ya están autorizados. Esto beneficiaría a las empresas para poder estar atentos en cuales tramos podrían tener problemas al solicitar un permiso. Además del tiempo establecido de 60 días para negativa ficta crea incertidumbre a los solicitantes.
3. Después de un periodo de aplicación de la regulación, ¿considera que la problemática persiste?	Estamos de acuerdo que una de las problemáticas y que deriva de una modificación a la Norma es la necesidad de ingresar al transportista-permisionario ya que este debe también realizar sus

3.3 Señale si la aplicación de la regulación abrió nuevas áreas de oportunidad para la mejora regulatoria, es decir, si se generó alguna nueva problemática que necesita la intervención de la autoridad. 1.- Que los permisos de conectividad solamente los solicita el usuario o Transportista de Carga Consolidada, imposibilitando a los demás transportistas que lo requieran para acceder o salir de sus patios de encierro, asimismo, para conectar dos ejes o tramos de un mismo eje, restringiéndole su tránsito por las carreteras de menor clasificación de jurisdicción federal. 2.- Que el transportista, para obtener los permisos de hasta 4.50 m de altura, debe declarar la cantidad y ubicación de los puentes.	solicitudes de autorizaciones de conectividad supuestos correspondientes y en el caso del transportista-permisionario no se contempló el salir y entrar a sus patios de encierro. No solamente para obtener este autorización especial de conectividad, si no también para las autorizaciones contempladas en la Norma en sus dos modalidades. En el formato se debió aclarar la cantidad y ubicación de los puentes que es una de las problemáticas que dieron como resultado prevenciones a las solicitudes de los interesados y para para desahogarlas se requería la información oficial de la autoridad que se considera hoy en día en su calidad de Seguridad Nacional y por ello la autoridad reguladora no la proporcionó a los interesados, por lo que se propone eliminar este requisito, en afán de simplificar el proceso y que la autoridad enxene los datos oficiales que solo se encuentran en su poder.
3.4 Señale los nuevos retos o áreas de oportunidad que derivan de cambios tecnológicos, cambios en la situación del mercado y otros cambios ajenos al diseño y aplicación de la regulación. La SCT se encuentra desarrollando la implementación de "Ventanilla Única", por lo que se estima, como área de oportunidad, la posibilidad de ingresar los trámites de autorizaciones de conectividad y Permisos de 4.50 en línea, para su agilización.	No solamente con la "Ventanilla Única" se podría agilizar los tramites de autorizaciones de conectividad sino un proceso electrónico donde las cámaras y asociaciones puedan ser el vínculo para agilizar y procesar de manera electrónica las autorizaciones especiales de conectividad. Esperamos que todos los trámites sean ingresados a este sistema de Ventanilla Única y no sólo los trámites de licencias y emplacamiento vehicular. Con la información adecuada, los dictámenes de conservación de carreteras y servicios técnicos podrían automatizarse, lo que implicaría una reducción considerable a las respuestas de las autorizaciones.
4. Actualice las estadísticas que reflejaron la problemática en el momento en el que se analizó la propuesta regulatoria y compárelas con los de la situación inicial.	Se requiere la evaluación y comparativos de los accidentes de la entrada en vigor de la Norma que fue en enero del 2015 a la fecha, ya que estos datos mostrados no nos dan una evaluación certera. El comparativo internacional de pesos y dimensiones de vehículos es totalmente erróneo, al presentar a México como el país que permite el mayor índice en ambas variables en el mundo (no se cita ninguna fuente de los datos presentados); el documento de la OECD de 2010 Moving Freight with better trucks, presenta una comparativa internacional en donde puede verse que países como Australia, Estados Unidos, Brasil o Canadá, tienen reglamentos

	que permiten mayores dimensiones y pesos que en México. Ver Anexo 2 También se presentan el motivo de accidentes para el año del 2013, es importante notar que la invasión de carril se encuentra entre el 5% y 10% dependiendo el tipo de camino, sin embargo, no se especifica si en estos accidentes se encuentra implicado un vehículo de carga y lo más llamativo es que tampoco se muestran estadísticas 2014 y 2015 que indiquen una efectividad de este programa.
4.1 Actualice el (los) indicador(es) que refleja(n) la obtención del objetivo regulatorio y compárelos con los de la situación inicial. Se observó, sobre la presencia de accidentes en caminos y puentes de jurisdicción federal, la participación de vehículos de autotransporte federal. Para los años 2008-2010, se tenía registro de los siguientes accidentes, con sus correspondientes secuelas. Saldos Año 2008 2009 2010 Accidentes 7,819 6,608 6,914 Muertos 1,294 1,053 1,259 Lesionados 5,878 5,260 4,996 Accidentes con víctimas 3,340 2,768 2,859 Adicionalmente, para poder identificar la problemática de la circulación de los diferentes tipos de vehículos en las carreteras con sus índices de accidentabilidad por kilómetro, se tenía que, para el año 2013, la siguiente circulación de vehículos-kilómetro por tipo de configuración y tipo de camino: Configuración vehicular Tipo de camino (en millones de Vehículos-Kilómetro) ET A B: Autobús (B) 3,687.0 221.7 436.0; Camión Unitario (C-2) 6,206.1 538.4 870.0; Camión unitario (C-3) 2,105.3 158.9 239.5; Tractocamión sencillo (T3-S2) 6,450.5 391.5 443.7; Tractocamión sencillo (T3-S3) 1,935.6 140.5 218.2; Tractocamión doblemente articulado (T3-S2-R4) 2,132.3 149.1 123.3.	Se requiere la evaluación y comparativos de los accidentes de la entrada en vigor de la Norma que fue en enero del 2015 a la fecha, ya que estos datos mostrados no nos dan una evaluación certera.
5. Señale las alternativas que fueron analizadas en el proceso de mejora regulatoria. alza en los índices de morbilidad y mortalidad por unidad vehículo kilómetro en las carreteras Tipo "B". esta alternativa es inaplicable en el supuesto mexicano dado que en el caso de México se ha procurado flexibilizar el tipo de configuraciones vehiculares utilizadas a fin de incrementar su productividad y optimizar la flota.	Comparar a México con otros países no siempre es la forma correcta de hacer las Normas, se tiene que tomar en cuenta las oportunidades y deficiencias hay en el país para poder crear o modificar una Norma que sea aplicada para México.
6. ¿Considera que la emisión de la regulación fue la mejor opción? 6.2 En caso negativo, indique ¿Cuál considera una alternativa mejor que el estatus quo?	La opción de mejora regulatoria y el estatus quo es que permanezca el artículo 6º del REGLAMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL ya que la longitud de los tramos tipo B de hasta 50 km fue insuficiente para la conectividad de las carreteras federales.

	Ya que nos da la alternativa de hasta 150 kms para acceder a un camino de mayor a menor clasificación, kilometraje necesario, para otorgar conectividad en la red carretera.
8. Identifique alternativas de solución para la problemática señalada en el numeral 3.3 y 3.4 Toda vez que la propia regulación (NOM-012-SCT-2-2014) prevé que "exclusivamente" el usuario o el transportista de carga consolidada podrán presentar la solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, y además señalar la cantidad y ubicación de los puentes y medidas de seguridad, la alternativa es mediante la actualización de la Norma, a efecto de que los permisionarios también, en ciertos casos puedan solicitarla, y revisar la información que pueden otorgar los solicitantes.	Estamos de acuerdo con que se ingrese a todos los permisionarios a efecto de que soliciten las autorizaciones especiales de conectividad, así como eliminar información oficial que la autoridad considera de seguridad nacional (puentes), esto nos llevaría a una modificación de la Norma en el numeral 6.4 casos de conectividad.
9. Identifique alternativas a la regulación de conformidad con la manera en la que se encuentra regulado en otros países y/o las buenas prácticas y recomendaciones emitidas en la materia por organismos o asociaciones internacionales y brinde una justificación sobre la pertinencia de su aplicación en México o los motivos por los que fueron descartadas En el Estudio denominado "Revisión de la Manifestación de Impacto Regulatorio, sus ampliaciones y correcciones del proyecto de Norma Oficial Mexicana de peso y dimensiones de los vehículos de Autotransporte Federal" elaborado por el Texas Transportation Institute, se refieren diversas experiencias internacionales. Se anexó a la MIR dicho estudio, así como gráficas del Peso y Dimensiones autorizadas en distintos países.	Las gráficas mostradas en el estudio "Revisión de la Manifestación de Impacto Regulatorio, sus aplicaciones y correcciones del proyecto de Norma Oficial Mexicana de peso y dimensiones de los vehículos de Autotransporte Federal" elaborado por el Texas Transportation Institute, son erróneas, toda vez que el comparativo internacional de pesos y dimensiones de vehículos presenta a México como el país que permite el mayor índice en ambas variables en el mundo, además de no presentar ninguna fuente. (véase el anexo 2).
A. Análisis de riesgo (para el caso que aplique) 11. Indique las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la NOM, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que muestre cómo se ha modificado a raíz de la implementación de dichas acciones.	Es importante mencionar que existe un riesgo que se traduce en afectaciones económicas, por ejemplo: si a una empresa se le otorga una autorización de conectividad después de 5 meses de trámite, es tiempo en el que el usuario no pudo aprovechar las economías de escala, lo cual repercutió en su productividad.
B. Análisis de cargas administrativas. Trámites que contiene la regulación. 13. Enliste los trámites que se encuentran dentro de la regulación e indique su frecuencia, es decir la cantidad de veces que se han realizado. Asimismo, señale por cada uno las áreas de oportunidad que considera pueden mejorar la aplicación del trámite.	En diciembre del 2015 la ANTP le hizo llegar a la Dirección General de Autotransporte Federal una serie de sugerencias para agilizar los tramites en virtud de que varios de nuestros socios recibieron respuesta a partir de 5 meses de ingresado el trámite. A grandes rasgos nuestras sugerencias van encaminadas a automatizar completamente el proceso y eliminar pasos innecesarios (como la solicitud de enumerar los puentes incluidos en los tramos solicitados) Ver archivo anexo 1.

C. Análisis de acciones regulatorias 14. Indique las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida distinta de los trámites y adicionales a las reportadas en la Sección A que se establecen en la regulación implementada. Asimismo, señale el (los) indicador(es) que podrían medir el desempeño e impacto de cada acción regulatoria. EX ANTE Ahorro en Costos de Operación Vehicular , Entre \$20,077 y \$33,462 millones. EX POST	Este punto menciona como indicador de desempeño el ahorro de costos de operación vehicular, sin embargo, no define si estos costos se refieren a ahorros en la operación de los vehículos o ahorros en la conservación de carreteras. Se menciona que el indicador oscilaría entre \$20,077 y \$33,462 millones, pero no existe ninguna fuente o referencia de estos datos. Se solicita se incluya puntualmente una definición del indicador y el cálculo de estos datos. <u>Al no haber datos EX POST no hay evidencia de la eficacia del programa.</u>
C. Análisis de acciones regulatorias EX ANTE 1. Ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes. -para las carreteras tipo "B", es de \$ 14,835.7 millones. 2. Ahorro por siniestralidad -restricción de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo "B", es de \$ 472,018. 3. Ahorros por daño a pavimentos. - asumiendo que la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo "B" será transferida a unidades tipo T3 S3, es de entre \$ 5 y \$9 millones. 4.- Costos de Operación Vehicular -la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo "B" será transferida a unidades tipo T3-S3, es de entre \$ 240 y \$ 399 millones. 5.- Costos indirectos por daños a pavimentos -Adicionalmente se generan costos indirectos por daños al pavimento ocasionados por el peso bruto vehicular de camiones unitarios y tracto camiones articulados sencillos, es de entre \$48,213 y \$ 28,897 millones de pesos.	-Se sugiere se cite fuente y modo de cálculo. -Se sugiere se cite fuente y modo de cálculo. -Se sugiere se cite fuente y modo de cálculo. -Se sugiere se cite fuente y modo de cálculo. -Se sugiere se cite fuente y modo de cálculo.

D. Análisis de los efectos económicos de la regulación-

Impacto en la Competencia

15. Justifique las Acciones Regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado

Es importante mencionar que ante los retrasos de la autoridad para dictaminar las autorizaciones (que por experiencia van de 4 a 6 meses) se genera un periodo de incertidumbre en donde el usuario, en algunos casos, no está aprovechando las economías de escala a las que tiene derecho, lo que impacta directamente en la productividad de su empresa.

Sin más por el momento, esperamos que nuestros comentarios sean tomados en cuenta en la emisión del dictamen correspondiente de esta Comisión de Mejora Regulatoria.

Saludos.

Patricia Vizcaya Ángeles

GERENTE JURÍDICO Y DE NORMATIVIDAD

Email: p.vizcaya@antp.org.mx

Oficina: +52 (55) 5534 3598, 104 Movil: 55 1041 7320



Aviso de privacidad de información:

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

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

“La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información”

En el contexto actual es fundamental que se tenga certeza sobre la respuesta de las Autorizaciones Especiales de Conectividad, ANTP propone algunas mejoras

Para ello se necesita una serie de mejoras en el proceso que se sigue:

- Durante la captura del trámite
- En el proceso de evaluación
- Posterior al dictamen, en las medidas de seguridad utilizadas

Pero tambien se necesitan soluciones de fondo y con mayor alcance:

- Infraestructura

En el contexto actual es fundamental que se tenga certeza sobre la respuesta de las Autorizaciones Especiales de Conectividad, ANTP propone algunas mejoras

Para ello se necesita una serie de mejoras en el proceso que se sigue:

- Durante la captura del trámite
- En el proceso de evaluación
- Posterior al dictamen, en las medidas de seguridad utilizadas

Pero tambien se necesitan soluciones de fondo y con mayor alcance:

- Infraestructura

Nuestra propuesta inicial, la cual se apoya en la experiencia de la operación este año, es integrar en un formato único tanto:

- **Solicitud de Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación, para llegar o salir de una Planta Productora o Centro Logístico**
- **Solicitud de Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación, para cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, de conformidad**

La idea es que se puedan integrar mediante una lógica en donde se especifique:

- **Punto de Origen y si se necesita una autorización especial**
- **Si a lo largo de la ruta de necesitan autorizaciones para utilizar caminos de menor clasificación**
- **Punto de Destino y si se necesita una autorización especial**

Se ha visto en la práctica que es más fácil y rápido analizar una ruta completa, además que se cuenta con mejor información para negociar rutas alternas

AHORA BIEN, PARA CADA FORMATO EN LO PARTICULAR SE TIENEN SUGERENCIAS PARA AGILIZAR LOS TRÁMITES

**Solicitud de Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación,
para llegar o salir de una Planta Productora o Centro Logístico y/o de Transferencia**
(Esta solicitud deberá llenarse por ruta y por interesado)

DADO QUE EXISTE UN REGISTRO DE PERMISIONARIOS, SE SUGIERE VINCULAR LAS BASES DE DATOS DE MANERA QUE NO SE SOLICITE LA INFORMACIÓN DOS VECES.

1. Datos del Solicitante	
1.1.- Nombre, denominación o razón social del usuario (Dueño de la carga y/o embarcador):	
1.2.- Nombre, denominación o razón social del permisionario de autotransporte que realiza carga consolidada:	
1.3.- Registro Federal de Contribuyentes (con homoclave):	
1.4.- Datos de Escritura Constitutiva: Número de escritura, fecha, lugar y número de Notario	
1.5.- Nombre del representante o apoderado legal:	
1.6.- Datos del poder otorgado ante fedatario público: Número de folio, fecha, lugar y número de fedatario público.	

ESTAMOS DE ACUERDO

2. Domicilio para oír y recibir notificaciones			
2.1.- Calle:	2.2.- Número:	2.3.- Colonia:	2.4.- Código Postal:
2.5.- Delegación o Municipio:	2.6.- Entidad Federativa:		
2.7.- Correo electrónico:			

ESTAMOS DE ACUERDO

3. Ruta del traslado de la carga	
3.1.- Origen o salida (Ciudad o Municipio y Entidad Federativa):	
3.2.- Ciudades y/o poblaciones intermedias que se encuentran en la ruta a realizar (Ciudad o Municipio y Estado):	
3.3.- Destino o llegada (Ciudad o Municipio y Entidad Federativa):	
3.4.- Localización de: Planta Productora () Centro Logístico y/o de Transferencia ()	
Domicilio (Avenida o Calle, Número Exterior e Interior, Colonia, Delegación o Municipio, Entidad Federativa y Código Postal).	

4. Camino(s) o tramo (s) de menor clasificación solicitado (s) (Deberán incluirse todos los caminos o tramos requeridos)						
Camino o tramo 1	4.1.- Inicia en (km., población próxima y Entidad Federativa):					
	4.2.-Termina en (km., población próxima y Entidad Federativa):					
	4.3.- Longitud total del camino o tramo (km):		4.4.- Nombre de la carretera conforme al RPD ¹ :			
	4.5.- Número de ruta conforme al RPD ¹ :		4.6.- Clasificación del camino o tramo conforme al RPD:			
	4.7.- Puentes en el camino o tramo de menor clasificación solicitado (incluir pasos superiores vehiculares)					
	No.	Kilometraje (Cadenamiento de ubicación)	No.	Kilometraje (Cadenamiento de ubicación)	No.	Kilometraje (Cadenamiento de ubicación)
	1		5		9	
	2		6		10	
	3		7		11	
4		8		12		

DADO QUE NO EXISTE UNA BASE DE DATOS DONDE EL USUARIO PUEDA CONSULTAR LA INFORMACIÓN PARA EL LLENADO DEL APARTADO 4.7 , SE SUGIERE ELIMINAR ESTE PUNTO

5. Clase de vehículo o configuración vehicular a utilizar (marcar con “X”)													
☐ C2			☐ C2-R3			☐ T3-S1			☐ T3-S2-R2				
☐ C3			☐ T2-S1			☐ T2-S1-R2			☐ T3-S2-R4				
☐ C3			☐ T2-S2			☐ T2-S1-R3			☐ T3-S2-R3				
☐ C2-R2			☐ T3-S2			☐ T2-S2-R2			☐ T3-S3-S2				
☐ C3-R2			☐ T3-S3			☐ T3-S1-R2			☐ T2-S2-S2				
☐ C3-R3			☐ T2-S3			☐ T3-S1-R3			☐ T3-S2-S2				
6. Peso Bruto Vehicular y dimensiones del vehículo o configuración vehicular													
Clase o configuración vehicular	Peso Bruto Vehicular	Largo del camión o tractor (metros)	Largo de Semirremolque (metros)	Largo del Remolque (metros)	Largo total (metros)	Ancho del Vehículo (metros)	Clase o configuración vehicular	Peso Bruto Vehicular (Ton.)	Largo el camión o tractor (metros)	Largo de Semirremolque (metros)	Largo del Remolque o Semirremolque (metros)	Largo total (metros)	Ancho del Vehículo (metros)
C2			N/A	N/A			T3-S1				N/A		
C3			N/A	N/A			T2-S1-R2						
C3			N/A	N/A			T2-S1-R3						
C2-R2			N/A				T2-S2-R2						
C3-R2			N/A				T3-S1-R2						
C3-R3			N/A				T3-S1-R3						
C2-R3			N/A				T3-S2-R2						
T2-S1				N/A			T3-S2-R4						
T2-S2				N/A			T3-S2-R3						
T3-S2				N/A			T3-S3-S2						
T3-S3				N/A			T2-S2-S2						
T2-S3				N/A			T3-S2-S2						
N/A = No Aplica													

ESTAMOS DE ACUERDO

7. Condiciones de seguridad

EN LUGAR DE DEJAR ESTE APARTADO DE FORMA ABIERTA, DEBERIAN DE INDICARSE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ESTABLECIDAS EN LA NOM012.

SE SUGIERE QUE ANTES DE NEGAR LAS AUTORIZACIONES, SCT SE REUNA CON LOS USUARIOS PARA DISCUTIR SI A TRAVÉS DE MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES LOS CRITERIOS PUEDEN MODIFICARSE.

8. Documentos a Anexar (marcar con “X”):

- ☐ Copia de Escritura Constitutiva.
- ☐ Copia del poder otorgado ante fedatario público.
- ☐ Copia de identificación del permisionario, representante legal o apoderado legal.
- ☐ Nombres de los permisionarios de autotransporte de carga que utilizará para la prestación del servicio, en caso de solicitud presentada por el usuario o dueño de la carga (Anexo 1).

AL IGUAL QUE EN LA INFORMACIÓN INICIAL, DADO QUE EXISTE UN REGISTRO DE PERMISIONARIOS, SE SUGIERE VINCULAR LAS BASES DE DATOS PARA EVITAR SOLICITAR LA MISMA INFORMACIÓN DOS VECES.

9. Comentarios u observaciones:

ESTAMOS DE ACUERDO

ANEXO 1

No.	Nombre, denominación o razón social de los permisionarios de autotransporte de carga que utilizará para la prestación del servicio (en caso de solicitud presentada por el usuario)	R.F.C. (con homoclave)
1		

ESTAMOS DE ACUERDO

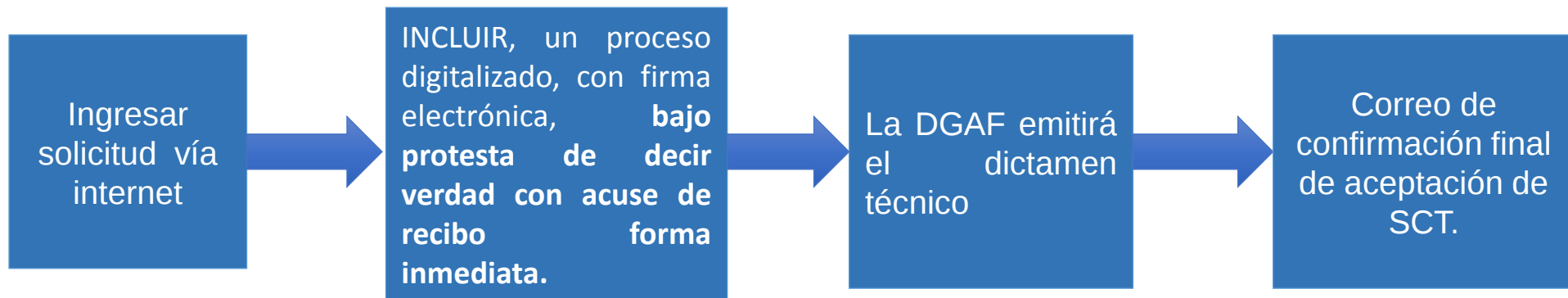
ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE PARA LA ADHESIÓN POSTERIOR DE ALGUNA EMPRESA DE TRANSPORTE, ESTÁ SE REALICE MEDIANTE UN AVISO POR CORREO ELECTRONICO.

SE SUGIERE ELIMINAR DEL FORMATO:

- **Puentes en el camino y su respectivo cadenamiento. (Establecido en la NOM-012)**
- **Documentos de la empresa que ya están en la base de datos de SCT, obviar con el No. De permisionario, en su caso.**

SE SUGIERE ELIMINAR E INCLUIR DEL PROCEDIMIENTO:

- **ELIMINAR. El dictamen técnico, derivado que se requiere de manera forzosa para entrar o salir de planta productora o centro logístico y/o de transferencia.**
- **INCLUIR, un proceso digitalizado, con firma electrónica, bajo protesta de decir verdad con acuse de recibo forma inmediata.**



PARA CADA FORMATO EN LO PARTICULAR SE TIENEN SUGERENCIAS PARA AGILIZAR LOS TRÁMITES

Solicitud de Autorización Especial de Conectividad para utilizar un camino de menor clasificación, cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje
(Esta solicitud deberá llenarse por ruta y por interesado)

DADO QUE EXISTE UN REGISTRO DE PERMISIONARIOS, SE SUGIERE VINCULAR LAS BASES DE DATOS DE MANERA QUE NO SE SOLICITE LA INFORMACIÓN DOS VECES.

1. Datos del Solicitante	
1.1.- Nombre, denominación o razón social del usuario (Dueño de la carga y/o embarcador):	
1.2.- Nombre, denominación o razón social del permisionario de autotransporte que realiza carga consolidada:	
1.3.- Registro Federal de Contribuyentes (con homoclave):	
1.4.- Datos de Escritura Constitutiva: Número de escritura, fecha, lugar y número de Notario	
1.5.- Nombre del representante o apoderado legal:	
1.6.- Datos del poder otorgado ante fedatario público: Número de folio, fecha, lugar y número de fedatario público.	

ESTAMOS DE ACUERDO

2. Domicilio para oír y recibir notificaciones

2.1.- Calle:

2.2.-
Número:

2.3.- Colonia:

2.4.- Código Postal:

2.5.- Delegación o Municipio:

2.6.- Entidad Federativa:

2.7.- Correo electrónico:

ESTAMOS DE ACUERDO

3. Ruta del traslado de la carga	
3.1.- Origen o salida (Ciudad o Municipio y Entidad Federativa):	
3.2.- Ciudades y/o poblaciones intermedias que se encuentran en la ruta a realizar (Ciudad o Municipio y Estado):	
3.3.- Destino o llegada (Ciudad o Municipio y Entidad Federativa):	

4. Camino(s) o tramo (s) de menor clasificación solicitado (s) (Deberán incluirse todos los caminos o tramos requeridos)

Camino o tramo 1	4.1.- Inicia en (km., población próxima y Entidad Federativa):					
	4.2.-Termina en (km., población próxima y Entidad Federativa):					
	4.3.- Longitud total del camino o tramo (km):		4.4.- Nombre de la carretera conforme al RPD ¹ :			
	4.5.- Número de ruta conforme al RPD ¹ :		4.6.- Clasificación del camino o tramo conforme al RPD:			
	4.7.- Puentes en el camino o tramo de menor clasificación solicitado (incluir pasos superiores vehiculares)					
	No.	Kilometraje (Cadenamiento de ubicación)	No.	Kilometraje (Cadenamiento de ubicación)	No.	Kilometraje (Cadenamiento de ubicación)
	1		5		9	
	2		6		10	
	3		7		11	
	4		8		12	

DADO QUE NO EXISTE UNA BASE DE DATOS DONDE EL USUARIO PUEDA CONSULTAR LA INFORMACIÓN PARA EL LLENADO DEL APARTADO 4.7 , SE SUGIERE ELIMINAR ESTE PUNTO

5. Clase de vehículo o configuración vehicular a utilizar (marcar con “X”)													
☐ C2				☐ C2-R3			☐ T3-S1				☐ T3-S2-R2		
☐ C3				☐ T2-S1			☐ T2-S1-R2				☐ T3-S2-R4		
☐ C3				☐ T2-S2			☐ T2-S1-R3				☐ T3-S2-R3		
☐ C2-R2				☐ T3-S2			☐ T2-S2-R2				☐ T3-S3-S2		
☐ C3-R2				☐ T3-S3			☐ T3-S1-R2				☐ T2-S2-S2		
☐ C3-R3				☐ T2-S3			☐ T3-S1-R3				☐ T3-S2-S2		
6. Peso Bruto Vehicular y dimensiones del vehículo o configuración vehicular													
Clase o configuración vehicular	Peso Bruto Vehicular	Largo del camión o tractor (metros)	Largo de Semirremolque (metros)	Largo del Remolque (metros)	Largo total (metros)	Ancho del Vehículo (metros)	Clase o configuración vehicular	Peso Bruto Vehicular (Ton.)	Largo el camión o tractor (metros)	Largo de Semirremolque (metros)	Largo del Remolque o Semirremolque (metros)	Largo total (metros)	Ancho del Vehículo (metros)
C2			N/A	N/A			T3-S1				N/A		
C3			N/A	N/A			T2-S1-R2						
C3			N/A	N/A			T2-S1-R3						
C2-R2			N/A				T2-S2-R2						
C3-R2			N/A				T3-S1-R2						
C3-R3			N/A				T3-S1-R3						
C2-R3			N/A				T3-S2-R2						
T2-S1				N/A			T3-S2-R4						
T2-S2				N/A			T3-S2-R3						
T3-S2				N/A			T3-S3-S2						
T3-S3				N/A			T2-S2-S2						
T2-S3				N/A			T3-S2-S2						
N/A = No Aplica													

ESTAMOS DE ACUERDO

7. Condiciones de seguridad

EN LUGAR DE DEJAR ESTE APARTADO DE FORMA ABIERTA, DEBERIAN DE INDICARSE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ESTABLECIDAS EN LA NOM012.

SE SUGIERE QUE ANTES DE NEGAR LAS AUTORIZACIONES, SCT SE REUNA CON LOS USUARIOS PARA DISCUTIR SI A TRAVÉS DE MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES LOS CRITERIOS PUEDEN MODIFICARSE.

8. Documentos a Anexar (marcar con “X”):

- ☐ Copia de Escritura Constitutiva.
- ☐ Copia del poder otorgado ante fedatario público.
- ☐ Copia de identificación del permisionario, representante legal o apoderado legal.
- ☐ Nombres de los permisionarios de autotransporte de carga que utilizará para la prestación del servicio, en caso de solicitud presentada por el usuario o dueño de la carga (Anexo 1).

AL IGUAL QUE EN LA INFORMACIÓN INICIAL, DADO QUE EXISTE UN REGISTRO DE PERMISIONARIOS, SE SUGIERE VINCULAR LAS BASES DE DATOS PARA EVITAR SOLICITAR LA MISMA INFORMACIÓN DOS VECES.

9. Comentarios u observaciones:

ESTAMOS DE ACUERDO

ANEXO 1

No.	Nombre, denominación o razón social de los permisionarios de autotransporte de carga que utilizará para la prestación del servicio (en caso de solicitud presentada por el usuario)	R.F.C. (con homoclave)
1		

ESTAMOS DE ACUERDO

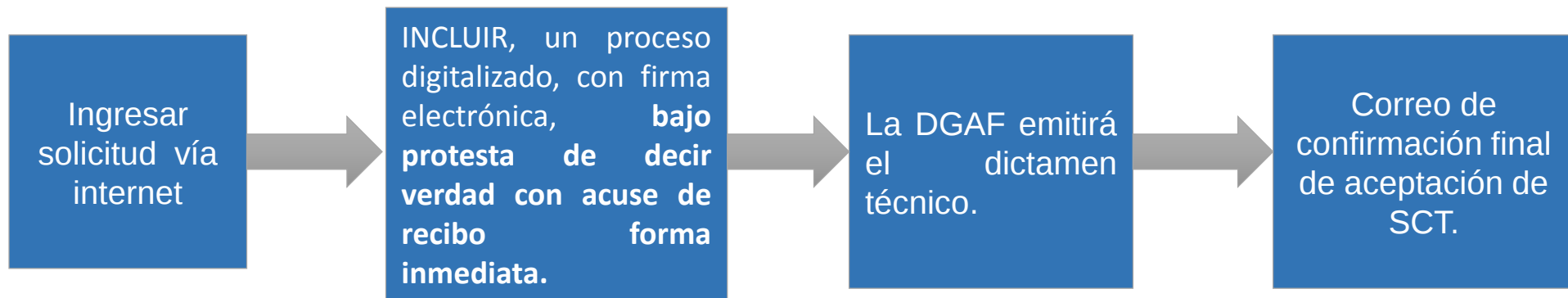
ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE PARA LA ADHESIÓN POSTERIOR DE ALGUNA EMPRESA DE TRANSPORTE, ESTÁ SE REALICE MEDIANTE UN AVISO POR CORREO ELECTRONICO.

SE SUGIERE ELIMINAR DEL FORMATO:

- **Puentes en el camino y su respectivo cadenamiento. (Establecido en la NOM-012)**
- **Documentos de la empresa que ya están en la base de datos de SCT, obviar con el No. De permisionario, en su caso.**

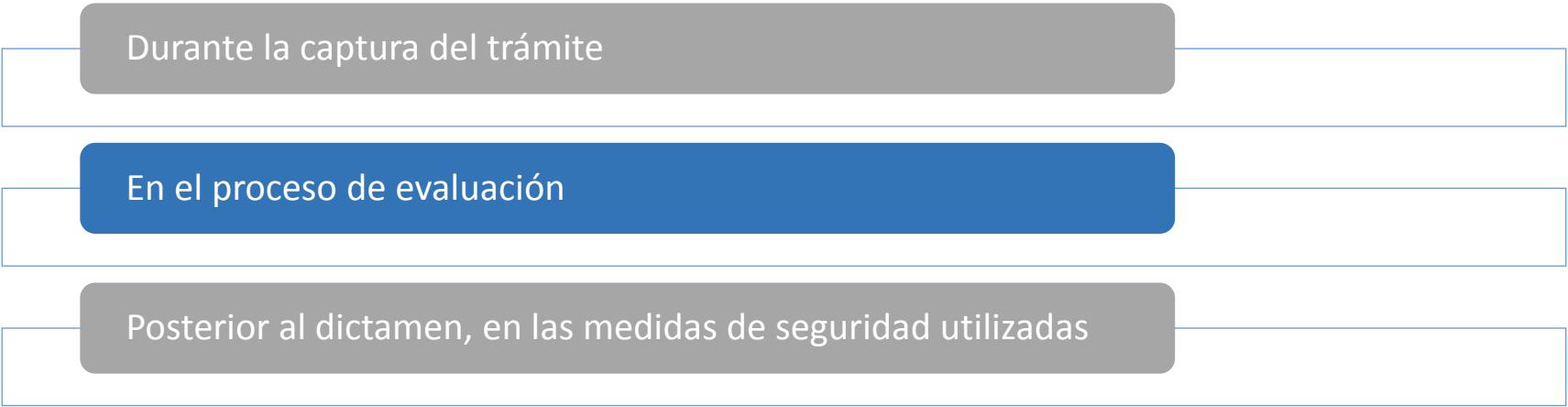
SE SUGIERE MODIFICAR DEL PROCEDIMIENTO:

- **Que la propia DGAF emita el dictamen técnico para eliminar procesos infructuosos y tiempos excesivos en el trámite.**
- **Que sea un procedimiento express, de forma digitalizada e informativa.**
- **INCLUIR, un proceso digitalizado, con firma electrónica, bajo de protesta de decir verdad con acuse de recibo de forma inmediata.**



En el contexto actual es fundamental que se tenga certeza sobre la respuesta de las Autorizaciones Especiales de Conectividad, ANTP propone algunas mejoras

Para ello se necesita una serie de mejoras en el proceso que se sigue:

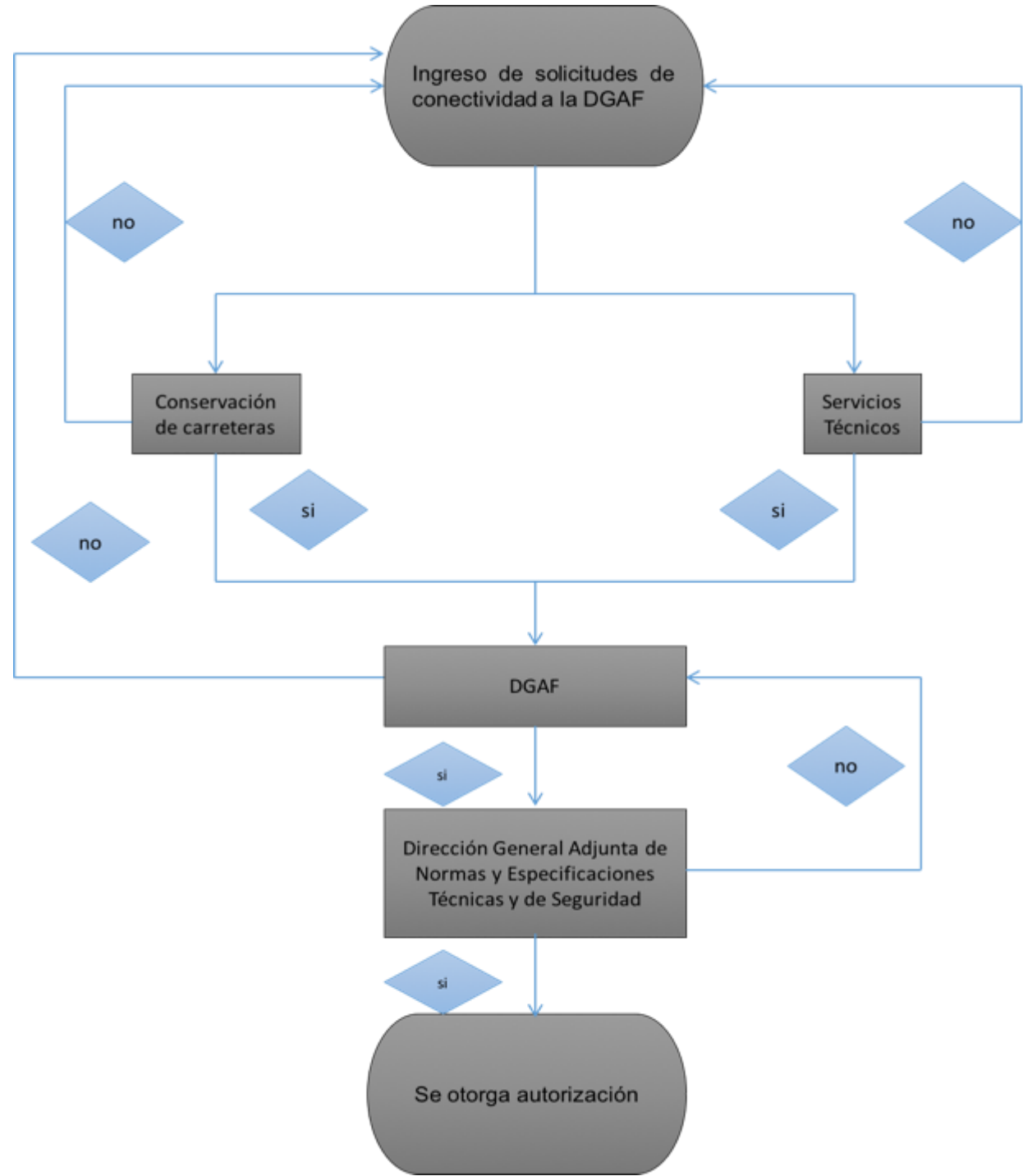


Pero tambien se necesitan soluciones de fondo y con mayor alcance:

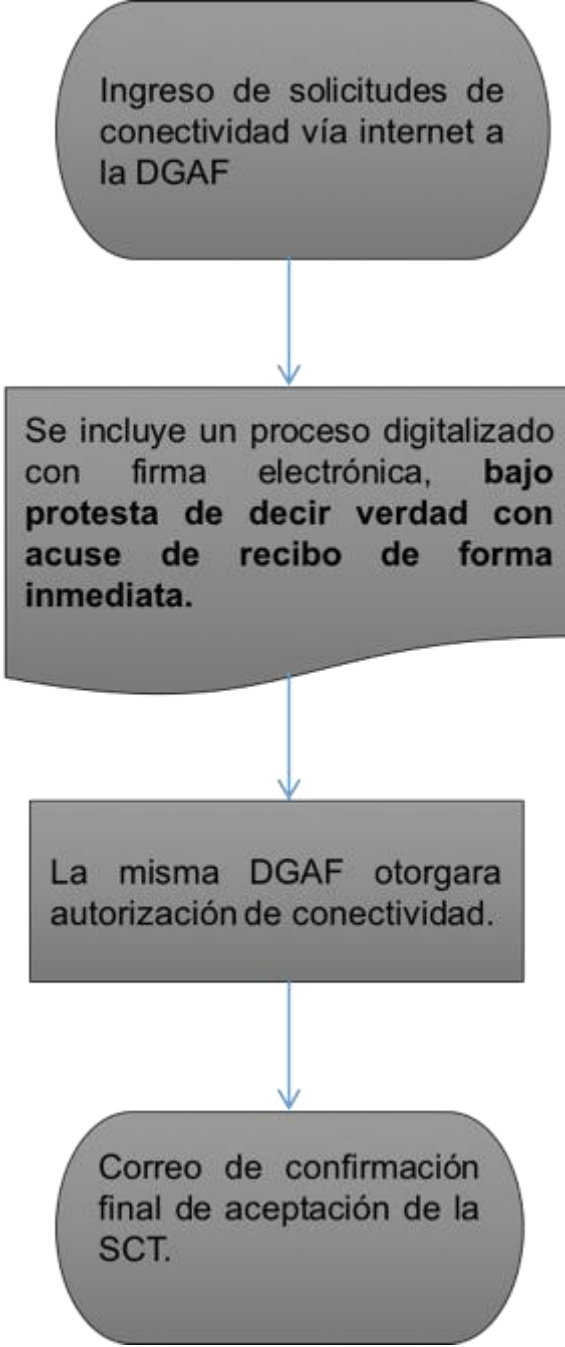


Actualmente hay muchas áreas involucradas y todas realizan un dictamen.

El proceso esta muy fragmentado.



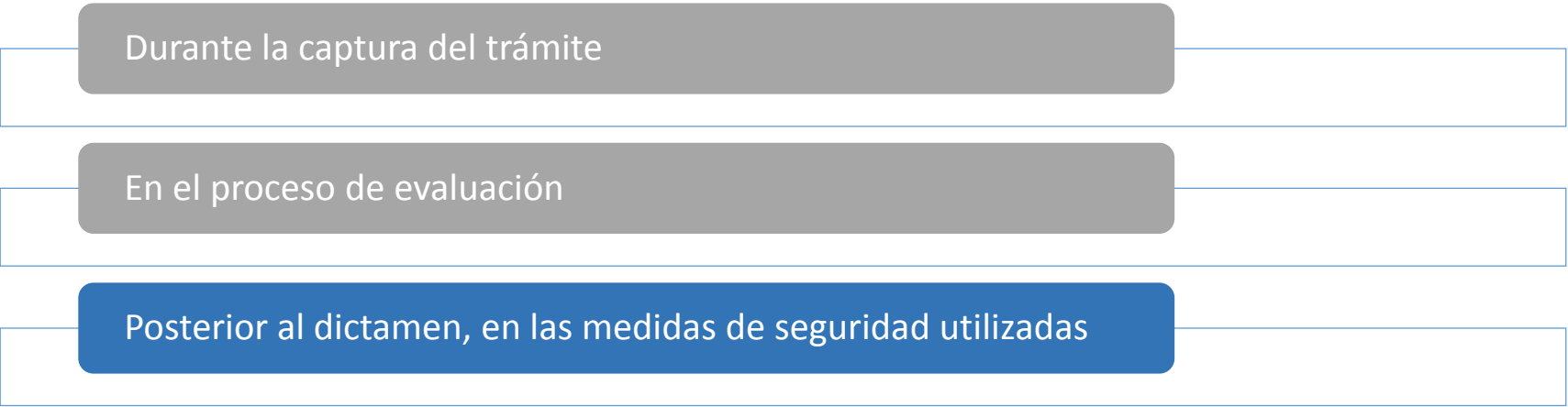
Creemos que para agilizar el proceso, por una parte, debe de automatizarse a través de un sistema, pero también deben de centralizarse las decisiones.



Propuesta de tramites de solicitudes de conectividad

En el contexto actual es fundamental que se tenga certeza sobre la respuesta de las Autorizaciones Especiales de Conectividad, ANTP propone algunas mejoras

Para ello se necesita una serie de mejoras en el proceso que se sigue:



Pero tambien se necesitan soluciones de fondo y con mayor alcance:



Para tener mayor certeza al otorgar una Autorizacion Especial de Conectividad, es posible apoyarse en la tecnología vehicular en materia de seguridad vial

CANACAR ha hecho una propuesta que compartimos: para T3-S2

Clasificación de Camino	Conectividad Tractocamion Articulado Condiciones de Transito y Seguridad
B	- Circular con luces de emergencia encendidas. - Cintas reflejantes y luces blancas que demarquen los costados y galibos del semirremolque. - Velocidad 60km/hr o la que indique el señalamiento cuando este sea menor. - Mantener las luces encendidas en caminos de menor especificación. - Longitud máxima 23mts. - Corresponsabilidad por daños ocasionados por la carga. - Vehículos debidamente registrados ante la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, identificándose mediante tarjeta de circulación vigente y placas metálicas.
C	- Las que aplican para el camino tipo B. - Luces blancas de destello en la parte superior, encendidas.
D	- Las que aplican para el camino tipo C. - Una torreta encendida. Provista con lámparas giratorias de 360° que emitan luz amar visible desde una distancia de 150mts. Montada en la parte mas alta posible del vehículo sobre la línea del centro, 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 amar, visibles a una distancia de 150mts.

Para tener mayor certeza al otorgar una Autorizacion Especial de Conectividad, es posible apoyarse en la tecnología vehicular en materia de seguridad vial

CANACAR ha hecho una propuesta que compartimos: para T3-S2-R4

Clasificación de camino	Conectividad Doblemente Articulada Condiciones de Transito y Seguridad
B	- Circular con luces de emergencia encendidas. - Cintas reflejantes y luces blancas que demarquen los costados y galibos del semirremolque. - Velocidad 50km/hr o la que indique el señalamiento cuando este sea menor. - Mantener las luces encendidas en caminos de menor especificación. - Longitud máxima 31mts. - Corresponsabilidad por daños ocasionados por la carga. - Vehículos debidamente registrados ante la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, identificándose mediante tarjeta de circulación vigente y placas metálicas.
C	- Las que aplican para el camino tipo B. - Luces blancas de destello en la parte superior, encendidas.
D	- Las que aplican para el camino tipo C. - Dos torretas encendidas. Provistas con lámparas giratorias de 360° que emitan luz ámbar visible desde una distancia de 150mts. Montada en la parte mas alta posible del vehículo sobre la línea del centro, 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 150mts.

En el contexto actual es fundamental que se tenga certeza sobre la respuesta de las Autorizaciones Especiales de Conectividad, ANTP propone algunas mejoras

Para ello se necesita una serie de mejoras en el proceso que se sigue:

- Durante la captura del trámite
- En el proceso de evaluación
- Posterior al dictamen, en las medidas de seguridad utilizadas

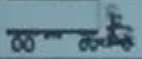
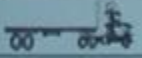
Pero tambien se necesitan soluciones de fondo y con mayor alcance:

- Infraestructura

En aquellos puntos donde SCT ha determinado que existen curvas peligrosas, la solución definitiva está vinculada con la infraestructura y el equipamiento.

4. Tabla resumen por configuración

Adicionalmente, el vehículo o configuración vehicular, durante la circulación en los caminos de menor clasificación, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de señalamiento, mediante el uso de **vehículo de abanderamiento dedicado**, para caminos Tipo "B2", "C" y "D", cuando así aplique, en función de la Longitud Total (LT) y del Grado de Curvatura Máximo ($G_{MÁX}$), de conformidad con lo siguiente:

Configuración vehicular		Largo total		Sin vehículo de abanderamiento	Un vehículo de abanderamiento	Dos vehículos de abanderamiento	Condición de negativa
		De	Hasta	$G_{MÁX}$	$G_{MÁX}$	$G_{MÁX}$	$G_{MÁX}$
T-S (40')			17.94	$G_{MÁX} \leq 9.00^*$	$9.00 < G_{MÁX} \leq 26.00^*$	$26.00 < G_{MÁX} \leq 37.00^*$	$G_{MÁX} > 37.00^*$
T-S (48')		17.95	20.38	$G_{MÁX} \leq 8.00^*$	$8.00 < G_{MÁX} \leq 23.00^*$	$23.00 < G_{MÁX} \leq 33.00^*$	$G_{MÁX} > 33.00^*$
T-S (53')		20.39	23.00	$G_{MÁX} \leq 6.75^*$	$6.75 < G_{MÁX} \leq 20.00^*$	$20.00 < G_{MÁX} \leq 28.00^*$	$G_{MÁX} > 28.00^*$
C-R			31.00	$G_{MÁX} \leq 6.00^*$	$6.00 < G_{MÁX} \leq 16.00^*$	$16.00 < G_{MÁX} \leq 23.00^*$	$G_{MÁX} > 23.00^*$
T-S-R T-S-S			31.00	$G_{MÁX} \leq 4.25^*$	$4.25 < G_{MÁX} \leq 13.00^*$	$13.00 < G_{MÁX} \leq 18.00^*$	$G_{MÁX} > 18.00^*$

La asignación de uno o dos vehículos de abanderamiento dedicado, se estima, podrá ser definido sea, para la totalidad de la longitud del camino de menor clasificación o bien, para el tramo donde las características geométricas así lo requieran.

El problema no tiene que ver con una ruta en particular, se encuentra en un punto específico: en curvas peligrosas, por lo cual planteamos una solución a mediano plazo a través de una norma para el equipamiento de esos puntos:

Señalamiento de curva peligrosa

Radar con display gráfico de velocidad

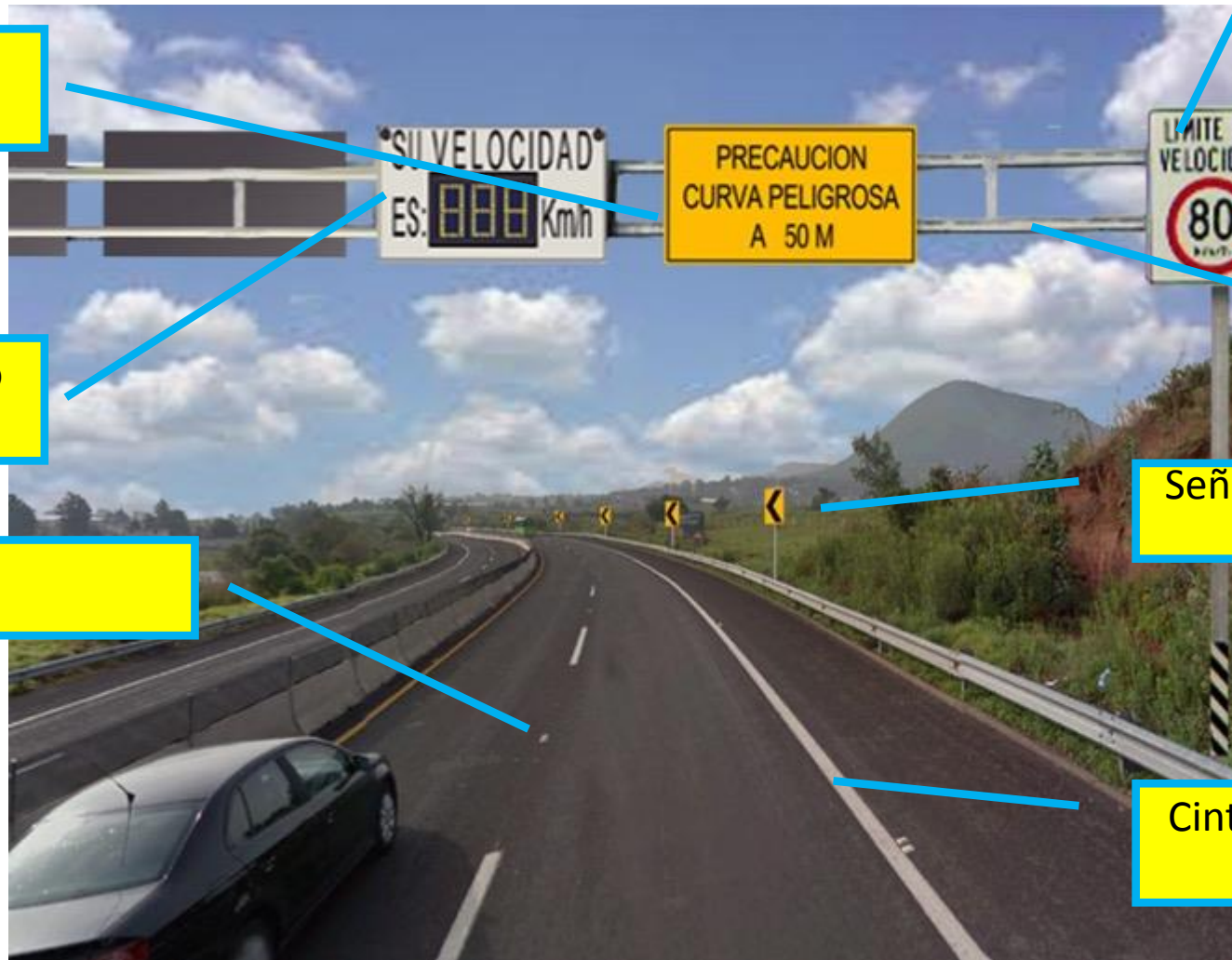
Vialeta LED

Señalamiento de velocidad máxima

Estructura de señalamiento vertical elevado

Señalamiento intermedio de curva peligrosa

Cinta demarcadora reflejante bajo lluvia



Y metros antes de entrar a la curva

Pantalla electrónica de
aviso

Radar con display gráfico
de velocidad

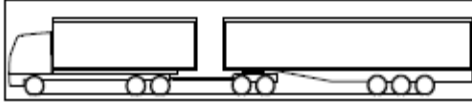
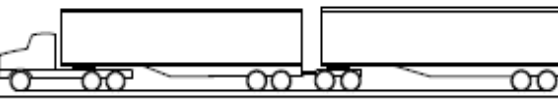
Estructura de
señalamiento vertical
elevado

Señalamiento
preventivo



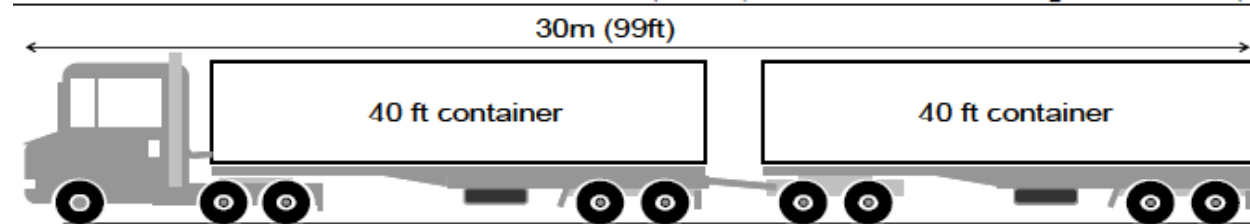
-
- **Necesitamos que SCT proporcione información sobre el número de puntos peligrosos, para cuantificar el tamaño del proyecto.**
 - **La IP puede participar en el equipamiento.**
 - **Puede implementarse una norma para equipamiento en curvas peligrosas.**

▪

	Vehicle origin & identification number	GCM (t) / Payload (t)	Length (m)	Schematic	Vehicle description & vehicle code
	Australia 2 AU2-h	68.000 44.500	25.010		B-double T12b3b3
	Australia 3 AU3-v	90.500 60.000	33.310		B-triple T12b3b3b3
	Denmark 4 DK4-h	60.000 40.700	25.250		Truck trailer R12a2b3
	Mexico 3 MX3-v	66.500 42.849	30.730		'A' train double T12b2a2b2
	South Africa 4 ZA4-h	56.000 34.240	21.983		B-double T12b2b2
	United States 7 US7-v	57.040 (125,751 lbs) 32.840 (72,400 lbs)	30.960		'A' train double T12b2a2b2

Moving Freight with better trucks, OECD, 2010

Intermediate Double (USA), Rodotrem comprimento (Brazil) [Intermediate LCV]



85.7 tons



61 tons
(en su mayoría)

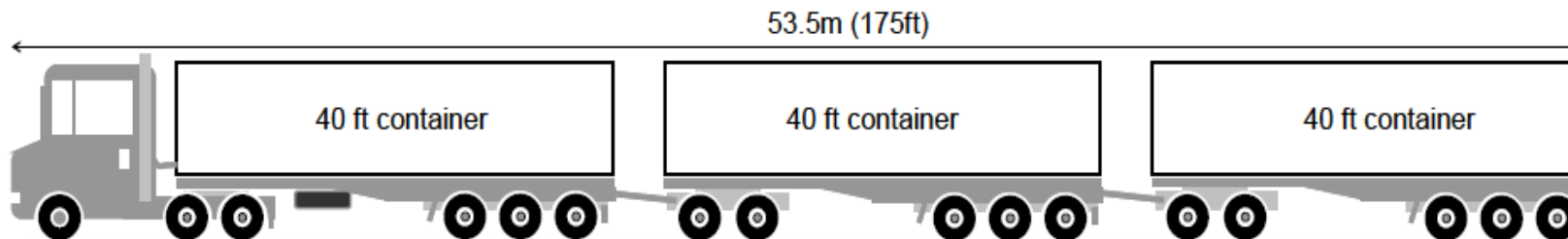


74 tons



60.5 tons

Road trains (Australia) and Turnpike Double (US) [Long LCV]



125.5 tons