

De: Patricia Vizcaya Ángeles <p.vizcaya@antp.org.mx>
Enviado el: lunes, 16 de mayo de 2016 05:53 p. m.
Para: Mario Emilio Gutiérrez Caballero; Cofemer Cofemer
CC: Eduardo Esteban Romero Fong; Nicolas Pedro Falkner Gonzalez; Leonardo Gómez
Rodolfo Hernández Casanova; Perla Pérez Lara; Gustavo Chávez Lara
Asunto: Comentarios ANTP-Respuesta a información solicitada MIR-Expost NOM-012
Datos adjuntos: Comentarios finales de MIR.pdf; Anexo 1.- Propuesta de mejoras.pdf

Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
COFEMER

Estimado Lic. Gutiérrez

Enviamos nuestro comentarios relativos al Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
COFEMER

Estimado Lic. Gutiérrez

Enviamos nuestro comentarios relativos a las respuestas a la información solicitada en el Oficio No. COFEME/16/1212, de fecha 10 de marzo de 2016, mediante el cual se solicitó información adicional con respecto al formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex Post sobre los efectos que la aplicación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 ha tenido desde su entrada en vigor.

Lo anterior, lo enviamos en el carácter de que abone a mejorar el sistema regulatorio que se expone.

Saludos.

Patricia Vizcaya Ángeles

GERENTE JURÍDICO Y DE NORMATIVIDAD

Email: p.vizcaya@antp.org.mx

Oficina: +52 (55) 5534 3598, 104 **Móvil:** 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 solicitud de acceso a la información"

COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.

MIR EXPOST INFORMARMACIÓN SOLICITADA	COMENTARIOS ANTP
<i>1. En el numeral 3.1 del formulario de la MIR Ex Post, indicar cómo ha cambiado la situación que dio origen a la necesidad de emitir la Norma.</i> Con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios se eliminó la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008 que, en forma diferenciada, sólo se autorizaban al incremento en el PBV a vehículos con suspensión neumática.	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. Incrementando así el número de viajes, lo que lleva al incremento de emisiones contaminantes a la atmosfera. Así mismo se incrementa el numero de vehículos en carretera haciendo mayor el riesgo de accidentes. Para demostrar si un full es diferenciado, debe de tomarse en cuenta la factura del armador o en su defecto la factura del taller donde le hayan hecho modificaciones a la unidad y no usar la tarjeta de circulación cuya información es dispar entre entidades. Adicional consideramos que debe ser equitativo dicho tratamiento ya que unidades de diferente configuración al T3-S2-R4 se deberían solicitar un similar o equivalente de elementos técnicos y de seguridad para las cargas que se les establecieron.
<i>2.- En el numeral 4, actualizar las estadísticas que reflejaron la problemática en el momento en que se analizó la propuesta regulatoria y compararlas con las de la situación inicial.</i>	Se muestran graficas del año 2014 que no se encuentran actualizadas, es decir, no existe un análisis comparativo crítico, de la situación previa a la entrada en vigor de la regulación, y la situación posterior a la misma, ya que la misma Secretaria acepta no tener la información presentable hasta dentro de tres meses, ya que requiere de un trabajo de revisión y homologación del Instituto Mexicano del Transporte (IMT).

**COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA
SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.**

La información de siniestralidad correspondiente al año 2015 se informa que, si bien esta Secretaría ya cuenta con las Bases de Datos de accidentes en carreteras federales de 2015, antes de poder ser utilizada requiere de un trabajo de revisión y homologación. Esta Dependencia se apoya en el Instituto Mexicano del Transporte y estima que en un lapso de 3 meses se estará en condiciones de obtener los resultados que se le remitirán a esa Comisión; acompañados del ejercicio de comparación. Situación similar se presenta con la información respecto a los vehículos-kilómetro, donde esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015.	Al no existir una Base de Datos útil, no se puede llevar a cabo una comparación real, acerca del alcance que ha tenido esta regulación y cuales han sido sus efectos, por lo que no puede ser vista como información confiable.
3.- <i>En el numeral 4.1 del formulario de la MIR Ex Post, actualizar (el) los indicador (es) que reflejan (n) la obtención del objetivo regulatorio y compararlos con los de la situación inicial.</i>	Presentan información de los años 2013 y 2014, respecto de la información de siniestralidad correspondiente al año 2015, no se presentan cifras actualizadas por las razones establecidas en el punto anterior por lo que, no puede existir un análisis comparativo critico.
4.- <i>En el numeral 10, actualizar la información de los riesgos que son mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, después de la implementación de la regulación</i> <i>Riesgo #1 Por caso de Accidentes y lesionados dentro de las carreteras nacionales.</i>	Riesgo #1.- Se establecen estadísticas correspondientes al año 2013 (previo a la regulación), donde se menciona que el índice de incidentes era bajo, en consideración con todos los camiones de autotransporte que circulan por este tipo de caminos, en 2014, el índice aumento, sin embargo, no existe una forma de comparación con el año posterior a la publicación de la regulación. En conclusión, no existe un punto comparativo

**COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA
SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.**

<i>Riesgo #2.- Seguridad en la Población.</i> <i>Riesgo #3.- Seguridad en el Trabajo. Tipo de riesgo, afectación o daño probable (enfermedades, fallecimientos, accidentes daños ambientales, daños materiales, afectaciones económicas, etc.) y su magnitud.</i>	para afirmar que la aplicación de esta regulación logro una mejoría, toda vez que es necesario actualizar los datos especialmente de fulles para saber si se puede retomar el peso máximo para lo que estas unidades están fabricadas. Riesgo #2.- Se muestran datos referentes a los años 2013 y 2014 en cuanto al índice de muertos y lesionados durante incidentes carreteros, sin embargo falta un comparativo del año 2015, posterior a la reglamentación de la Norma. No existe veracidad en cuanto al informe rendido Riesgo #3.- Como se menciona en párrafos ulteriores, esto provoca un incremento en el número de viajes, lo que lleva al incremento de emisiones contaminantes a la atmosfera. Así mismo se incrementa el numero de vehículos en carretera haciendo mayor el riesgo de accidentes.
---	---

COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.

5.- En el numeral 11, indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos identificados, como consecuencia de la implementación de la NOM, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que muestre cómo se ha modificado el mismo, a raíz de la implementación de dichas acciones

6.-En el numeral 12, señalar si para determinados grupos o sectores específicos existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan y si se ha venido aplicando una regulación diferenciada para cada nivel de riesgo aplicable o, en su caso, las razones por las que no se ha hecho. Asimismo, ordenar dichos riesgos del mayor al menor y justificar la necesidad de establecer medidas regulatorias similares para ellos o, en su caso, señalar si en la actualidad puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para cada nivel de riesgo aplicable.

No se presentan estadísticas actualizadas, previa aplicación de dicha regulación y posterior a ella, por lo que **es imposible realizar el análisis comparativo correspondiente.**

COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.

7.- En el numeral 13, para el riesgo referido por esa Secretaría adicional a los identificados en la problemática inicial, señalar si éste es mayor o menor a los que pretendía mitigar y las medidas que esa Dependencia considera podrían implementarse para mitigarlo.

Se estima que el riesgo no será mayor al que se pretende mitigar por las siguientes razones:

1. No se identifica una negativa sistemática de los usuarios en la obtención de la Autorización de conectividad;
2. Muchos de los trámites de conectividad son derivados del vencimiento de su vigencia de uno previo, siendo una práctica común, que el transportista continúe aplicando las medidas de seguridad y;
3. El volumen del tránsito en carreteras de jurisdicción federal es sensiblemente superior en caminos tipo ET y A (de mayores especificaciones) al que se presenta por aquéllos vehículos/configuraciones que circulan en caminos de menor clasificación, tal como se muestra en las siguientes gráficas, para las principales vehículos/configuraciones en los que se solicita autorización de conectividad.

La solicitud de Autorizaciones de Conectividad es ineficaz, debido a la complejidad del formato que se debe presentar, con ello el trámite para obtener las autorizaciones correspondientes no han sido eficientes, 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, tomando en cuenta que en esos 60 días se crea una incertidumbre jurídica para los solicitantes. Aunado a ello, los tramos carreteros no son confiables de acuerdo a sus tipificaciones, ya que se encuentran con una clasificación a la baja.

-Se ve como opción poder regresar a la afirmativa ficta.

COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.

8.- Respecto a las cargas administrativas que conlleva la aplicación de la regulación, enlistar los trámites que se encuentran dentro de la regulación e indicar su frecuencia, es decir la cantidad de veces que se han realizado en el periodo de aplicación de la regulación. Asimismo, señalar para cada uno de los trámites las áreas de oportunidad que se considera pueden mejorar la aplicación de éstos.

*Solicitud de Autorización Especial de Conectividad. En 2014 se presentaron 743 de los cuales fueron autorizados 235.

En 2015 con el rediseño del formato y la elaboración de la base de datos sobre los dictámenes de las áreas técnicas respecto de tramos autorizados, hubo un total de solicitudes de 546 de los cuales se autorizaron 76 con respecto a entrar o salir de plantas productoras o Centro Logísticos y/o transferencia. Y un total de 95 solicitudes, con respecto a la utilización de un camino de menor clasificación, de las cuales solo fueron autorizadas

2. Se evalúa la posibilidad de modificar el formato que actualmente se utiliza, derivado de que los usuarios manifiestan que algunos apartados son confusos e incluso innecesarios.

No se facilitó a los permisionarios la obtención de las autorizaciones de conectividad, ya que las primeras respuestas de la autoridad han tardado alrededor de 5 meses en el mejor de los casos, ya que tenemos impactos en los que en este trámite se han notificado prevenciones pasados 4 meses desde su solicitud.

Se sugiere que en los **formatos se eliminen varios puntos que se consideran no indispensables**. Así mismo ANTP presento una propuesta de un nuevo proceso digitalizado con las nuevas propuestas y tendencias de la misma SCT para realizarlo vía internet, con esto agilizar el trámite. **Se apoya la iniciativa de la evaluación de modificar el formato de Solicitud de Autorización de Conectividad**, debido a la complejidad del formato actual, por lo que se anexa al presente con el nombre **"ANEXO 1 PROPUESTA DE MEJORA"**, las modificaciones a los formatos que la ANTP considera necesarias.

Las solicitudes deben de ser por tramo, no por ruta, esto reduciría fuertemente el volumen ingresado de trámites que repercutiría en reducción de tiempo de respuesta. Se necesita mayor agilidad en el trámite y que entre en la opción de ventanilla única.

COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.

<i>9. En relación con el numeral 14 del formulario de la MIR Ex Post, indicar 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 el análisis de riesgos, que se establecen en la regulación implementada. Asimismo, señalar el (los) indicador (es) que podrían medir el desempeño e impacto de cada acción regulatoria.</i> <i>Se restringe la circulación del tractocamión doblemente articulado en caminos Tipo "B".</i> <i>Vehículos-kilómetro de la configuración T3-S2-R4 en caminos Tipo "B". Respecto a los vehículos-kilómetro para el año 2015, esta Dependencia se apoya con la Dirección General de Servicios Técnicos, quien ha informado que está en proceso de elaboración la correspondiente al ejercicio de 2015.</i>	Se establecen cifras de acuerdo a los años 2013 y 2014 que muestran que hay una disminución de vehículo tipo T3-S2-R4, T3 en carreteras tipo B, sin embargo no menciona la estadística en el año 2015 y los beneficios que esta implementación ha generado de manera real. Actualmente el REGLAMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE AUTTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL en el artículo 6º establece.- "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." Nota: Se sugiere modificar las condiciones que establece el artículo 6º ya que los 50 km demostró ser insuficiente para la conectividad en carreteras.
<i>a. Análisis costo beneficio.</i> Se hace mención que si bien el restringir el tractocamión doblemente articulado a circular en caminos tipo "B", se generará un mayor consumo de combustible al realizarse el traslado en vehículos sencillos.	No se cuentan con datos correspondientes al ejercicio del año 2015, por lo que no se puede saber con certeza cuales han sido los beneficios económicos que se han obtenido con esta regulación, por el contrario se hace mención de un aumento de consumo de combustible debido al transporte de vehículos sencillos. Tampoco se indica la exposición al riesgo por el incremento de unidades sencillas que circulan, por la limitante de la circulación del tractocamión doblemente articulado. En conclusión la autoridad no sabe si la problemática persiste.

**COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA
SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.**

	Estimamos conveniente de conformidad de la propia voz de la SCT, requerirle de la información actualizada del 2015, para evaluar a fondo estos puntos como los mencionados, en siniestralidad, riesgos de seguridad, y los demás correspondientes que no se han analizado en el trabajo de revisión y homologación.
--	--

COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.

17. En el numeral 25 indicar, en su caso, si se ha consultado a las partes y/o grupos a quienes resulta aplicable la regulación respecto de su implementación, efectos, eficacia y eficiencia, seleccionando el tipo de consulta, el nombre del particular y la opinión otorgada.

COMENTARIOS PRESENTADOS POR LA ANTP.

- Propone que los objetivos y alcances sean: Control de peso máximo, que se establezca un manual de procedimiento de verificación, difundir la ubicación de las básculas y que los análisis abarquen todas las configuraciones de la Norma.
- Pidió que la información generada en Centros de pesaje sirva para evaluar la Norma.
- Proponen que se cumpla con los compromisos del Panel de expertos.
- Solicitó que el Panel de Expertos exponga cuál es la información que faltó para sustentar la opinión sobre los cambios a la NOM-012.
- Propone consultar el trabajo del resto de los Subgrupos para reforzar las acciones. También propone tomar en cuenta a organismos que se dedican a registrar y analizar accidentes, como CONAPRA, para que la información que se genere sea de acuerdo a estándares internacionales. De igual forma, propone que se revise el programa anual de supervisión para determinar si la información recabada serviría para reforzar la NOM-012.
- Propone rescatar y contar con la información de los análisis realizados por el Panel de Expertos.
- Solicitó se dé un seguimiento puntual a los accidentes.

Debido a la falta de resultados confiables y certeros presentados por esta Secretaría, la Asociación Nacional de Transporte Privado reitera sus peticiones, solicitudes y opiniones acerca de la MIR EXPOST, para que sean tomadas en cuenta y re-evaluado los resultados que ha traído como consecuencia.

COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.

18.- En el numeral 26, indicar el (las) área (s) de oportunidad para la mejora del marco regulatorio que se haya (n) detectado durante el periodo de aplicación de la regulación y justificarla (s).

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:...

El solicitante debe señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como las condiciones de seguridad a seguir.

El interesado presentará solicitud en el formato que para tal efecto defina la Secretaría, señalando que técnicamente es viable porque se cumple con el Peso Bruto Vehicular según el tipo de camino, y con las dimensiones establecidas en las Tablas B y C de la Norma, y que los gálibos de los puentes y túneles para las rutas solicitadas son superiores a la altura requerida. Además, incluirá las rutas origen-destino solicitadas.

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).

Debe revisarse la conveniencia de continuar con esta disposición en la regulación o bien, establecerse un Procedimiento de Evaluación de la Conformidad para su verificación.

•Respecto esta información se establece que se debe señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer. No existe una versión pública de la ubicación de los puentes en las distintas rutas. Es decir, es una de las problemáticas que derivo a las prevenciones mismas que para desahogar se requería la información oficial de la autoridad que se considera de seguridad nacional y no se proporcionó, por lo que **se propone eliminar este requisito.**

•Respecto de este tema se **apoya la revisión respecto a seguir aplicando esta disposición o establecer un nuevo procedimiento de Evaluación. Así mismo requerimos que todas las configuraciones no solo el TRS y TSS cumplan con equipos de tecnología que abone a la seguridad y que por dicha inversión se obtenga un beneficio de diferenciación, ya que la actualización de año modelo, ingreso de sistemas de seguridad vial otorgan mayor certeza de la disminución de accidentes en carretera.**



**COMENTARIOS ACERCA DE RESPUESTA EMITIDA POR LA
SCT ACERCA DE LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COFEMER.**

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:

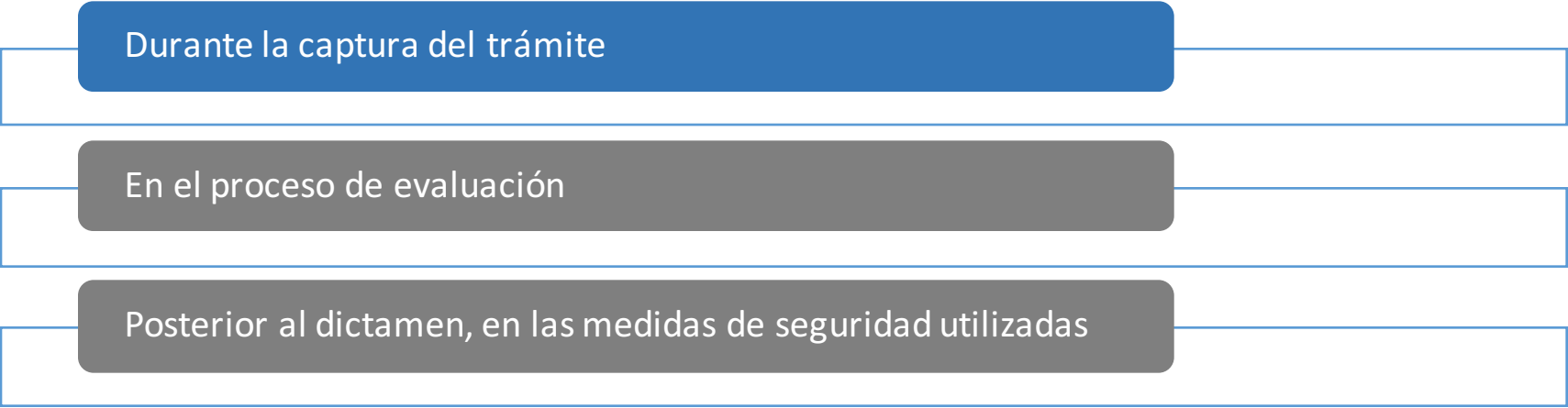
- Durante la captura del trámite
- En el proceso de evaluación
- Posterior al dictamen, en las medidas de seguridad utilizadas

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:



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



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 tractora mión (metros)	Largo de Semirrem olque (metros)	Largo del Remolqu e (metros)	Largo total (metros)	Ancho del Vehículo (metros)	Clase o configuración vehicular	Peso Bruto Vehicular (Ton.)	Largo el camión o tractora mión (metros)	Largo de Semirrem olque (metros)	Largo del Remolqu e o Semirrem olque (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

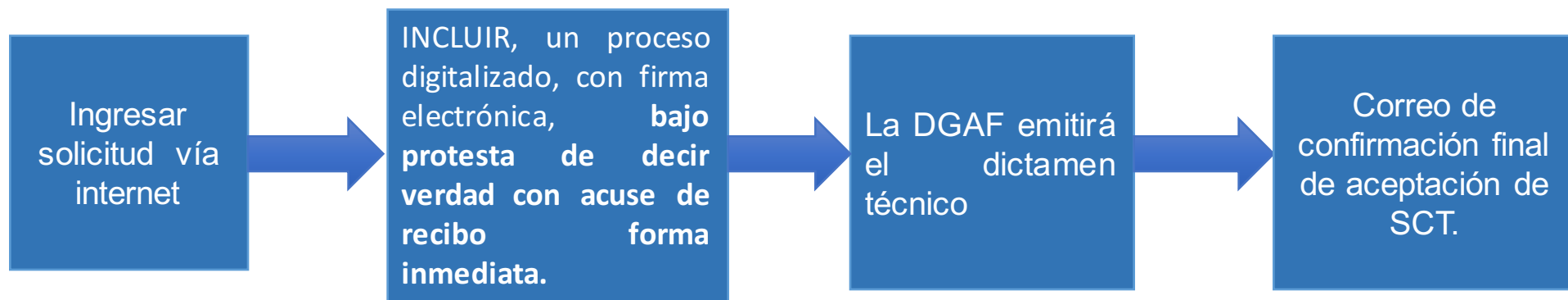
ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE PARA LA ADHESIÓN POSTERIOR DE ALGUNA EMPRESA DE TRANSPORTE, ESTÁ SE REALICE MEDIANTE UN AVISO POR CORREO ELECTRONICO.

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 tractora mión (metros)	Largo de Semirrem olque (metros)	Largo del Remolqu e (metros)	Largo total (metros)	Ancho del Vehículo (metros)	Clase o configuración vehicular	Peso Bruto Vehicular (Ton.)	Largo el camión o tractora mión (metros)	Largo de Semirrem olque (metros)	Largo del Remolqu e o Semirrem olque (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

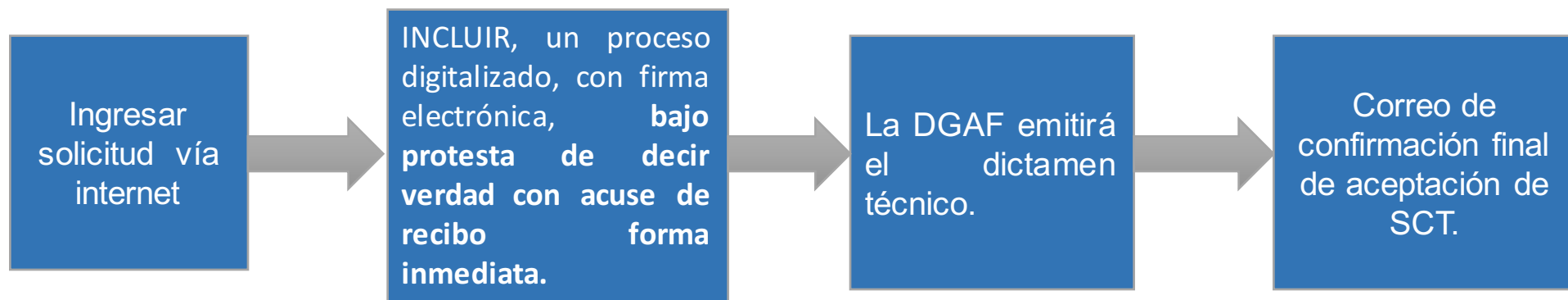
ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE PARA LA ADHESIÓN POSTERIOR DE ALGUNA EMPRESA DE TRANSPORTE, ESTÁ SE REALICE MEDIANTE UN AVISO POR CORREO ELECTRONICO.

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.**

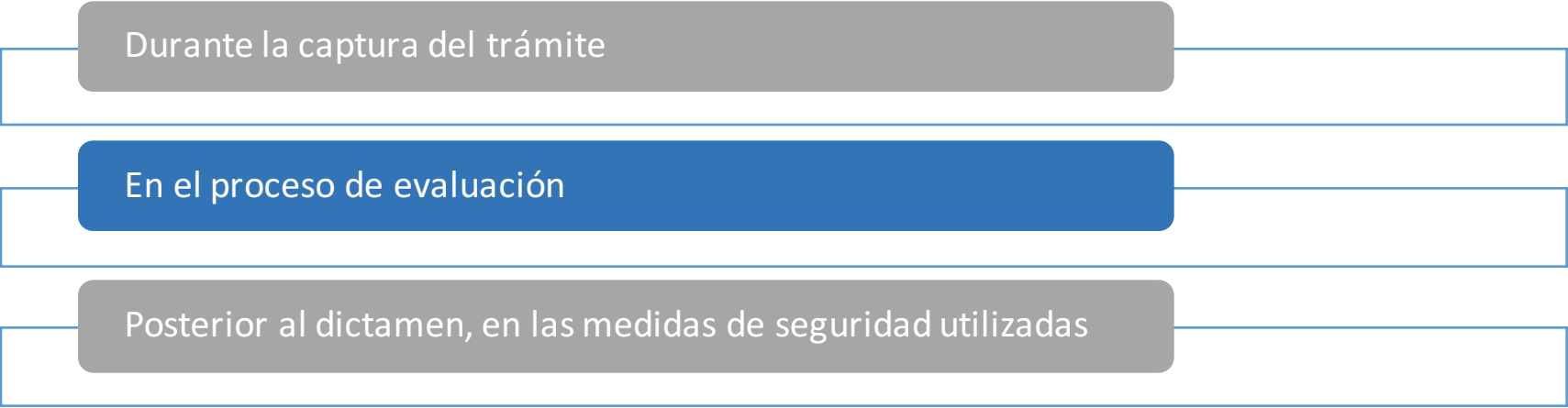
SE SUGIERE MODIFICAR DEL PROCEDIMIENTO:

- **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:

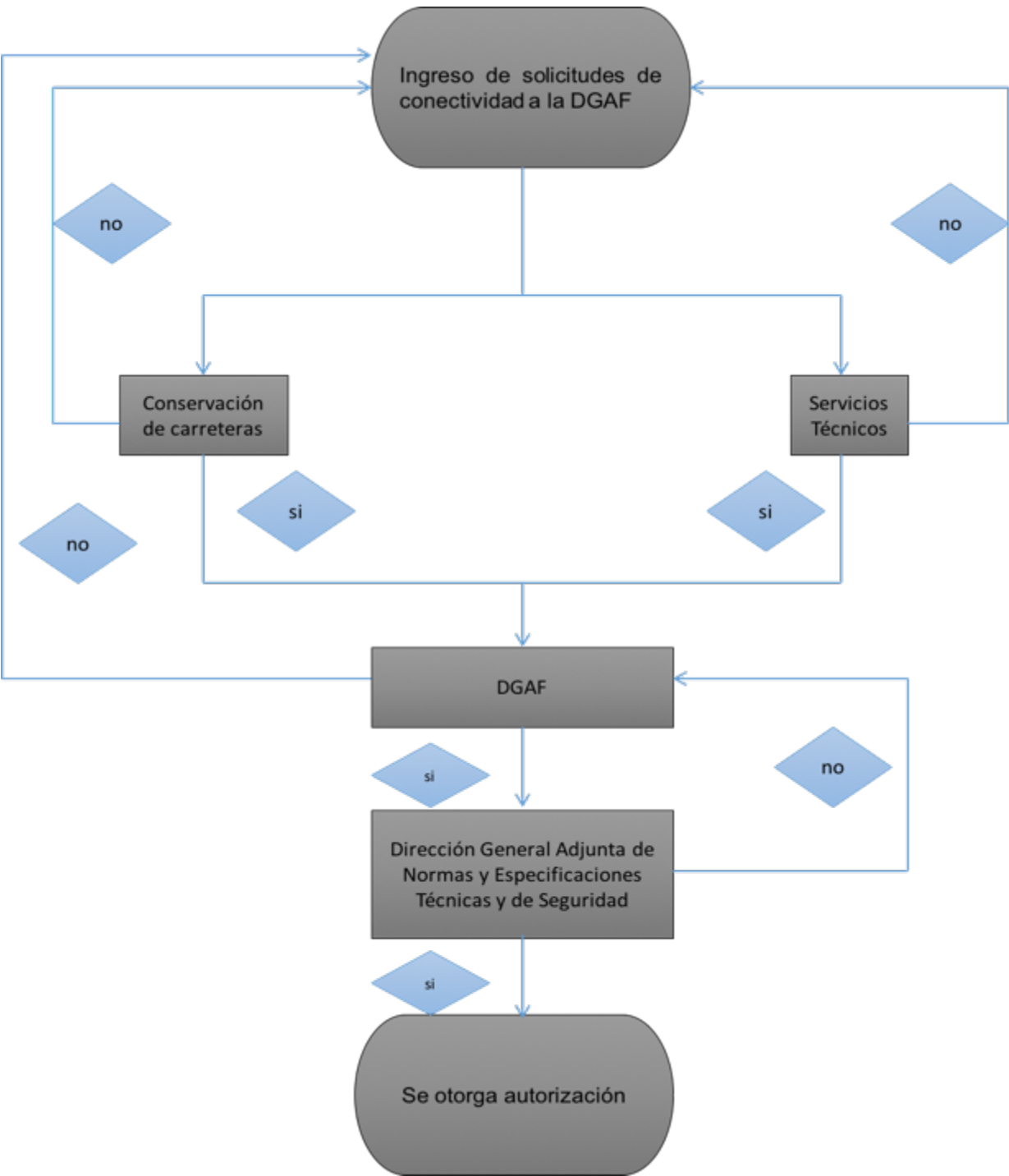


Pero tambien se necesitan soluciones de fondo y con mayor alcance:

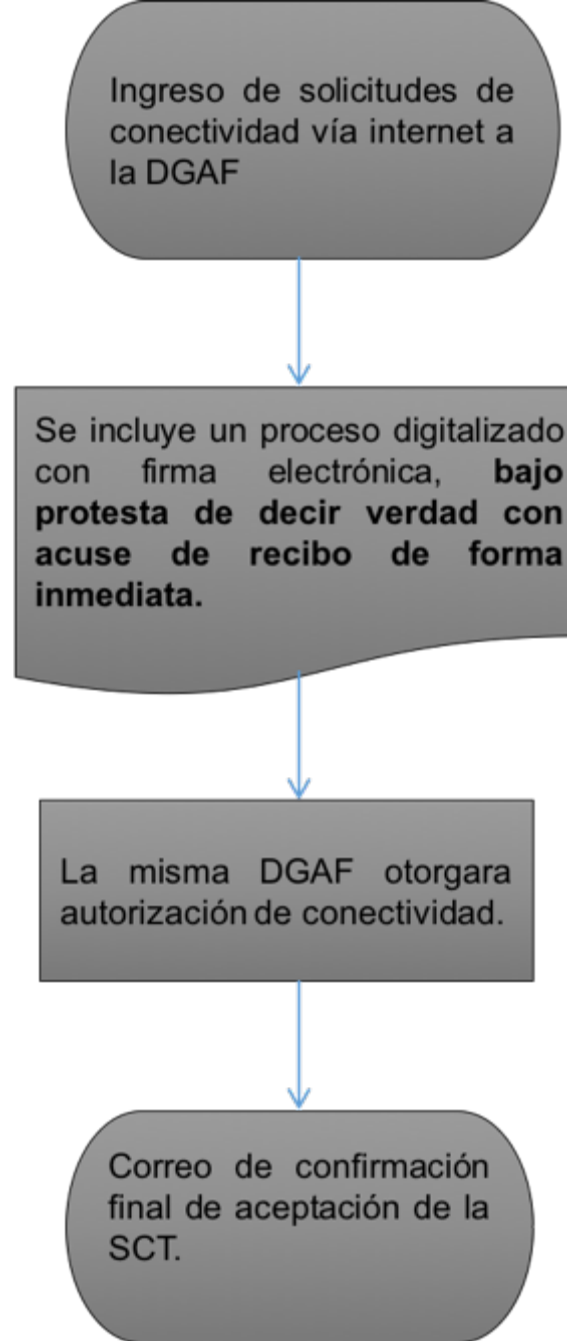


Actualmente hay muchas áreas involucradas y todas realizan un dictamen.

El proceso esta muy fragmentado.



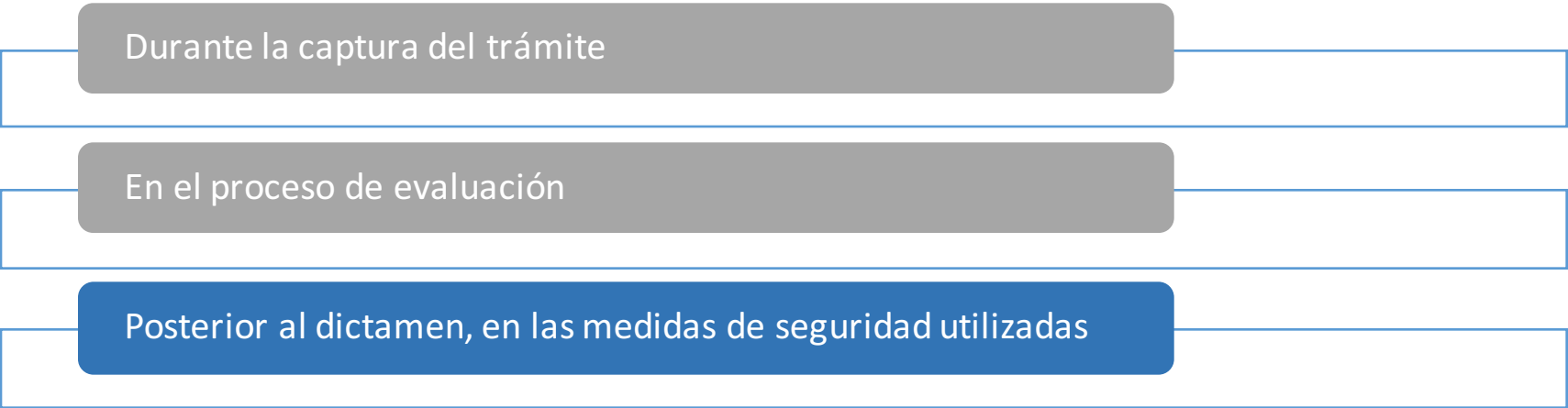
Creemos que para agilizar el proceso, por una parte, debe de automatizarse a través de un sistema, pero también deben de centralizarse las decisiones.



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 gálibos 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 23 mts. • 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 360º que emitan luz ámbar visible desde una distancia de 150 mts. 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 150 mts.

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 Articulado Condiciones de Transito y Seguridad
B	• Circular con luces de emergencia encendidas. • Cintas reflejantes y luces blancas que demarquen los costados y gálibos 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 31 mts. • 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 360º que emitan luz ámbar visible desde una distancia de 150 mts. 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 150 mts.

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

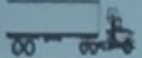
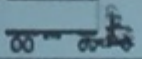
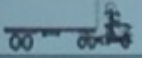
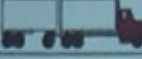
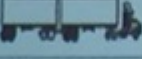
Pero tambien se necesitan soluciones de fondo y con mayor alcance:

- 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

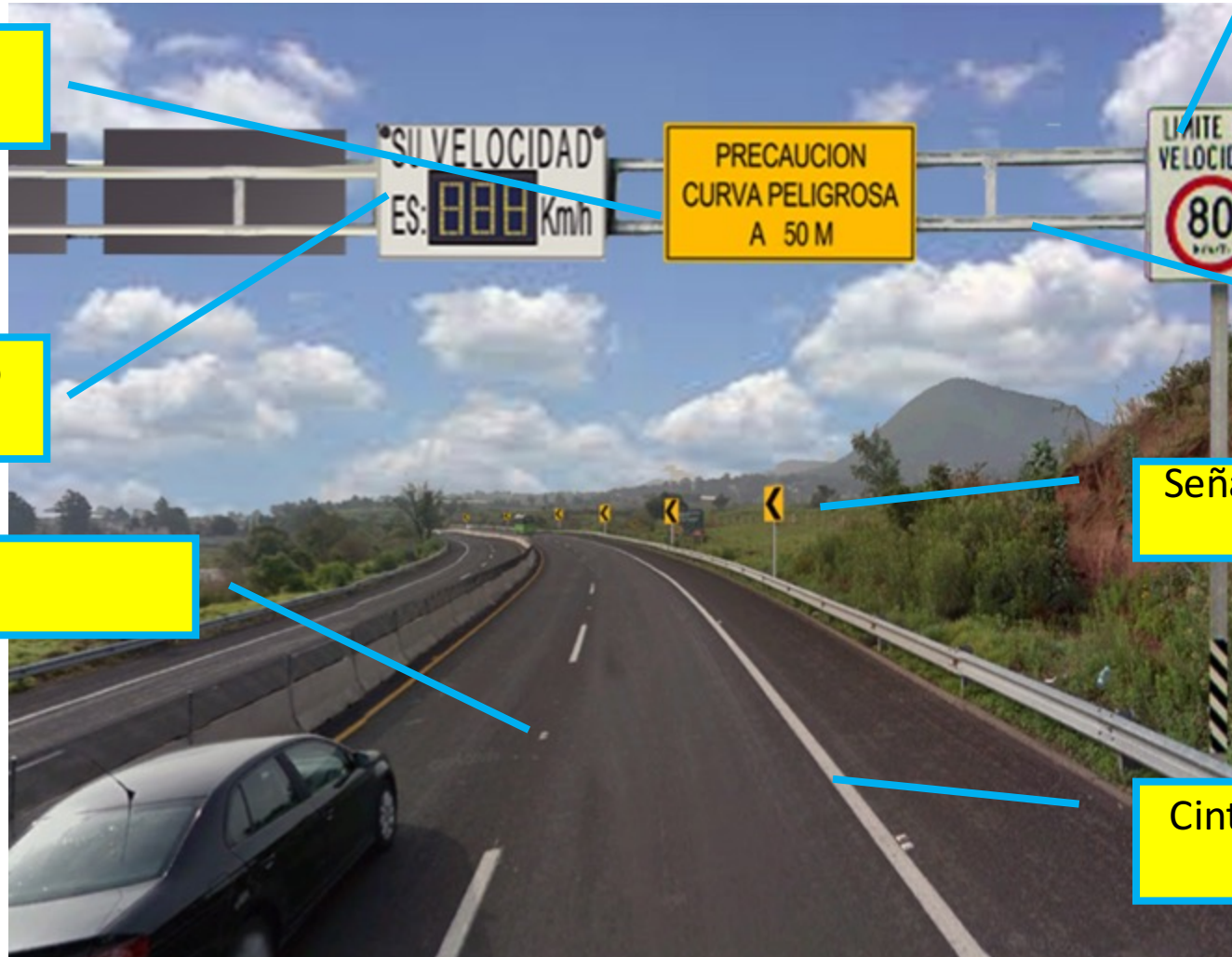
Vialeta LED

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.

.