

ANTP

USUARIOS DEL TRANSPORTE
DE CARGA

Comisión Federal de
Mejora Regulatoria

2004 NOV 25 AM 10:24

Comisión Federal de
Mejora Regulatoria
RECIBIDO

24 de noviembre de 2004.

000041436

LIC. CARLOS GARCÍA FERNÁNDEZ
TITULAR DE LA COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA.
P R E S E N T E

REF: PROY-NOM-012-SCT-2-2003,

Peso y Dimensiones máximos de los vehículos de autotransporte
que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

En relación al oficio SCT-103.-5957 de fecha 15 de noviembre de 2004, girado a Comisión Federal de Mejora Regulatoria por el Ing. Carlos González Narváez, Director General del Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, documento que da respuesta a la solicitud de un estudio detallado a través de un experto toda vez que la MIR del anteproyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003, Peso y Dimensiones Máximos de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, se encuentra con datos insuficientes para que COFEMER emita el dictamen correspondiente y continúe el procedimiento de normalización respectivo.

Se debe tomar en cuenta que no todos los aspectos que se incluyen en el proyecto de Norma propuestos son en beneficio para el transporte y la industria, como es el caso de la reducción del tonelaje a la configuración T3-S2-R4, que conlleva mayores costos de operación que beneficios en su aplicación, por ser la unidad más segura, la que menos daña la infraestructura y productiva, tal como se ha demostrado con diversos estudios, algunos de la SCT y el IMT y que estas organizaciones no han demostrado lo contrario técnicamente, por ello no se encuentra transparencia en su propuesta (Ver comentarios anexos a este documento).

Por lo anterior, esta Asociación, se pronuncia a favor de la solicitud de COFEMER, ya que la regulación propuesta en este proyecto de norma incide de manera significativa sobre la economía mexicana, por ello, es necesario la designación de un experto que determine técnica y oportunamente los beneficios que pueda traer el proyecto en cita al sector y la industria en general al disminuir el peso de la configuración T3-S2-R4, así como que se le de el mismo trato en la descarga por eje que se otorga a otras configuraciones, ya que de otra forma se estará tomando la decisión de forma discrecional por parte de la autoridad competente. Asimismo reiteramos la necesidad de continuar con el procedimiento señalado en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y se emita el dictamen respectivo en base al resultado del análisis técnico.

Sin otro particular, quedo a sus órdenes para cualquier comentario al respecto.

Saludos cordiales,

Ing. Leonardo Gómez Vargas
Director General
ANTP

Carpeta anexa
en la oficina
de C. García F.

c.c.p. Dr. León Halkin Bider.- Presidente de la CONCAMIN

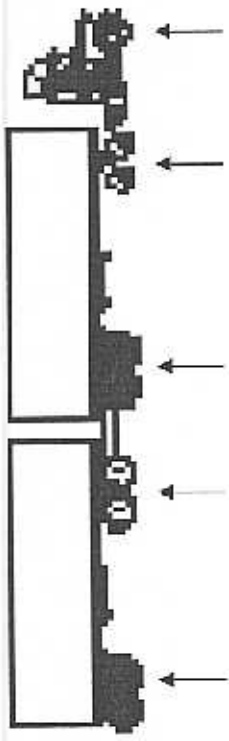
José Ma. Rico No.230
Col. del Valle,
C.P. 03100 México, D.F.
Tels. 5534 3598 5534 4056
5524 3314 Fax. 5534 2486
E-mail: antp01@prodigy.net.mx
www.antp.org.mx

Comentarios a las observaciones de la SCT de su oficio 103.- 5957, del 15 de nov - 04, con relación al oficio COFEME/04/1711, sobre la MIR del proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2003

OBSERVACIONES SCT			COMETARIOS ANTP	
1	EL PROYECTO NO PRESENTA MODIFICACIONES QUE GENEREN COSTOS ADICIONALES RESPECTO A LA NORMA VIGENTE.	1	EL PROYECTO NO PRESENTA MODIFICACIONES QUE GENEREN COSTOS ADICIONALES RESPECTO A LA NORMA VIGENTE.	COMETARIOS ANTP
En primer término, insistimos, como se mencionó desde un principio en la MIR respectiva y en la información complementaria que se envió sobre la misma, que el proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2003, no presenta modificaciones en relación a la Norma vigente publicada el 7 de enero de 1997 y ratificada por 5 años en septiembre de 2002, que generan costos a los transportistas, toda vez que únicamente se precisan aspectos que otorgan beneficios directos a la ciudadanía y al autotransportista, mismos que ya establece el Reglamento de Peso y Dimensiones del 19 de octubre de 2000 y que para su adecuada aplicación deben estar incluidos en la Norma. En la tabla siguiente se muestran los cambios efectuados y en ella se puede comprobar que éstos no generan costos adicionales a la ciudadanía.		En este punto la SCT no demuestra de ninguna forma el "supuesto beneficio a la ciudadanía y al autotransportista" (económico, seguridad, técnico – jurídico, costo beneficio) , sino todo lo contrario, genera mayores costos incidiendo significativamente en el sector y a la economía de nuestro país, toda vez que la movilización de productos por este modo de transporte (85% de todos los productos que se mueven por tierra), alcanza cifras considerables. Es por ello que la calidad de regulación propuesta juega un papel fundamental en la competitividad del país (ver anexo 1 estudio del Instituto Mexicano para la Competitividad IMCO) Por lo antes mencionado, se contraponen con los compromisos presidenciales para la competitividad que tiene como finalidad disminuir o eliminando costos para ser más competitivos como país y no perder la que ya tiene el país y sobre sus principales socios comerciales.		
CONTENIDO DE LA NORMA VIGENTE	PRECISIONES DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO	COSTOS	PRECISIONES DEL PROYECTO DE NORMA
3.- DEFINICIONES	3.- DEFINICIONES	Se incorporó la definición de Circulación en Convoy y Convertidor, que no contenía la Norma vigente para dar mayor claridad a la Norma, precisión que no genera mayores costos por su aplicación.	No hay	3.- Definiciones La definición de convoy es muy ambigua y completamente discrecional. Ver estudio del IUNAM sobre un puente en donde se limita un Full con 81.5 ton de PBV y no limitan dos sencillos en el mismo puente que pueden llegar hasta 109 ton de PBV Lo que demuestra la falta de análisis en las observaciones de la SCT ya que el efecto en deterioro a la infraestructura es mayor que 81.50 toneladas Ver anexo 2 Por lo que resulta inexacto que la SCT exprese "no hay costos" sin presentar un análisis al respecto ya que las modificaciones propuestas necesariamente generara un costo por el cambio del estado actual de la regulación por eso reiteramos lo conveniente del análisis por un experto que determine si agrega valor o costo por la aplicación del anteproyecto de la Norma en comento.

OBSERVACIONES SCT				COMETARIOS ANTP					
5.1.1.3 concentración de carga por eje no exceda lo establecido en la tabla "A" de cargas por eje o bien la resistencia de puentes.	5.1.1.3 concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en la tabla "A" de cargas por eje.	Se agrega el término de configuración de ejes para dar mayor precisión y transparencia a la supervisión. Lo anterior no genera costos y si beneficios al transportista por su aplicación.	No hay	5.1.1.3 Concentración de carga por eje o configuración de ejes En este punto por parte de la SCT discrecionalmente se reduce la carga útil al full en 5 toneladas como se muestra en las siguiente TABLA "A" donde un full puede cargar 80 toneladas de PBV con suspensión mecánica y 89 toneladas de PBV con la tolerancia de la suspensión neumática TABLA "A," es igual para la norma vigente como para el PROY-NOM-012-SCT-2-2003 propuesta por la SCT, permitiendo 80 toneladas con suspensión mecánica y hasta 89.0 toneladas de PBV con suspensión neumática PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TONELADAS)					
				CONFIGURACIÓN DE EJES		TIPO DE CAMINO			
				ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	
					6,50	5,50	6,50	5,50	5,00
					10,00	10,00	10,00	9,00	8,00
					11,00	11,00	11,00	10,00	9,00
					15,50	15,50	15,50	14,00	12,50
					18,00	18,00	18,00	16,00	14,00
					19,50	19,50	19,50	17,50	15,50
					22,50	22,50	22,50	20,00	18,00

La tabla mostrada no incluye tolerancia por suspensión neumática

OBSERVACIONES SCT				COMETARIOS ANTP																							
				PESOS PERMITIDOS POR CONFIGURACIÓN DE EJES DE ACUERDO CON LA TABLA "A" QUE PROPONE LA ACTUAL NOM Y PROY-NOM-012-SCT-2-2003  <table> <tr> <td>SUSPENSIÓN MECÁNICA</td><td>18.00</td><td>+</td><td>18.00</td><td>+</td><td>19.53</td><td>+</td><td>6.56</td><td>=</td><td>80 T</td></tr> <tr> <td>SUSPENSIÓN NEUMÁTICA</td><td>20.00</td><td>+</td><td>20.00</td><td>-</td><td>22.50</td><td>+</td><td>6.63</td><td>=</td><td>89 T</td></tr> </table>				SUSPENSIÓN MECÁNICA	18.00	+	18.00	+	19.53	+	6.56	=	80 T	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA	20.00	+	20.00	-	22.50	+	6.63	=	89 T
SUSPENSIÓN MECÁNICA	18.00	+	18.00	+	19.53	+	6.56	=	80 T																		
SUSPENSIÓN NEUMÁTICA	20.00	+	20.00	-	22.50	+	6.63	=	89 T																		
CONTENIDO DE LA NORMA VIGENTE 5.2.1.1 ... será de 2.60 m.	PRECISIONES DEL PROYECTO DE NORMA 5.2.1.1. ... será de 2.60 m. este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores.	COMENTARIO Se incorporó ese texto para evitar discrecionalidad en la interpretación de la Norma. Precisión que únicamente genera beneficios por su aplicación.	COSTOS No hay	5.2.1.1 será de 2.60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores. Se requiere análisis fundamentado si este incremento en el ancho de las unidades afecta la seguridad, como se puede observar sin ningún fundamento técnico determinan que no hay problema de seguridad, lo que se debe cuestionar la decisión de la SCT. También se demuestra que no les interesa la seguridad.																							
5.2.1.5 ... a) El semirremolque deberá contar con un sistema de suspensión deslizante. b) Cuando la combinación vehicular, transite en los tramos carreteros de menor	5.2.1.5 ... Por el siguiente inciso único: a) La posición de los ejes traseros del semirremolque deberán tener la misma distancia con respecto a los ejes	Se sustituyen los incisos a) y b), para dar una mayor claridad y precisión a la Norma. Todos los vehículos de 14.63 m. de longitud pueden cumplir con esta	Ya cumplen, por lo cual no hay costos adicionales.	5.2.1.5 ... a) La posición de los ejes traseros del semirremolque deberán tener la misma distancia con respecto a los ejes tractocamión, que la distancia que tiene un tractocamión acoplado a un semirremolque de 14.63 m. Se requiere análisis fundamentado ya que no es clara debido a que se circulan combinaciones de 53 (16.15 m) y no solo de 48 pies (14.63 m), así como de menores dimensiones 40, 38, 35 pies entre otras, lo cual puede generar discrecionalidad																							

OBSERVACIONES SCT			COMETARIOS ANTP
especificación a las carreteras "A4"; el eje o ejes del semirremolque deberán ubicarse en la posición máxima delantera cremallera o más cercana al tractocamión.	los tractivos del tractocamión, que la distancia que tiene un tractocamión acoplado a un semirremolque de 14.63 m.	Esta disposición evita discrecionalidad y por ende genera sólo beneficios al transportista.	
5.2.1.8 ... no exceda de 14.63 m.	5.2.1.8 ... no exceda de 14.63 m, ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la combinación.	Para dar mayor claridad y precisión al precepto. Esta precisión no genera mayores costos y sí beneficios al evitar discrecionalidad en la supervisión.	5.2.1.8 no exceda de 14.63 m, ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la combinación. Seguridad No se menciona en artículos y fracciones el 5.2.1.7 (de la NOM vigente) para las combinaciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que transitan en caminos "ET", "A", "B", se permite 1.00 m. de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la combinación. Se requiere un estudio fundamentado sobre el efecto en seguridad ya que se esta permitiendo un metro más de longitud con respecto a la longitud máxima permitida, una muestra más de que no se toman las decisiones técnicas y que la seguridad es secundaria. Con esto no pretendemos que al sector que se lo permiten se los quiten al contrario, queremos entender que se justifica por razones económicas, de productividad y seguridad. lo cual es aceptable. Ver el anexo 3 de la carga sobresaliente Norma actual y propuesta por la SCT (NOM-012-SCT)
14.- APÉNDICE NORMATIVO	13.- APÉNDICE NORMATIVO	Se da mayor facilidad y flexibilidad al transporte al permitir circular con mayor longitud en los caminos donde es factible por sus características geométricas (alineamiento horizontal y vertical, acotamientos	13.- APÉNDICE NORMATIVO Se limita la circulación a las unidades doblemente articuladas, actualmente permitida en la norma vigente, creando nuevos requisitos y procedimientos y especificaciones más estrictas, con el efecto económico negativo y aumento en la discrecionalidad para nuestro país. Actualmente es permitida en la norma vigente la circulación de las unidades doblemente articuladas además de señalar una restricción no fundamentada, va en contra del principio de retroactividad de la ley en contra de la productividad que estas configuraciones vehiculares hoy

Comentarios a las observaciones de la SCT de su oficio 103.- 5957, del 15 de nov - 04, con relación al oficio COFEME/04/1711, sobre la MIR del proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2003

OBSERVACIONES SCT				COMETARIOS ANTP
pasa de 28.50 m en un camino tipo "A" a 31 m en camino "ET". la configuración, T-S pasa de 20.80m en caminos "A" a 23 m en camino tipo "ET" y el T-S-S de 25 en caminos "A" a 31 en "ET".				permiten ser más competitivo al sector.
Esta disposición no genera costos adicionales por su aplicación y sí beneficia a los transportistas al permitirles circular con configuraciones de mayores dimensiones.				En cuanto a la tabla "A" de la Norma actual de Peso y Dimensiones vigente y la propuesta (que a continuación se muestra) pesos máximos autorizados por tipo de eje y camino, para el full y en específico para la combinación vehicular T3-S2-R4, permite 80 toneladas sin tomar en cuenta la tolerancia por suspensión neumática, que permitiría llegar a 89 toneladas de peso bruto vehicular
				Ver punto 5.1.1.3 de este documento en comentarios de ANTP TABLA "A"

CONTENIDO DE LA NORMA VIGENTE	PRECISIONES DEL PROYECTO DE NORMA	COMENTARIO	COSTOS

OBSERVACIONES SCT		COMETARIOS ANTP	
TABLA 4C Se autoriza una longitud máxima de 23.50 m a las configuraciones T-S-R en caminos tipo "C".	TABLA 4C No autoriza la circulación de configuraciones doblamente articuladas por caminos tipo "C".	Esta disposición elimina configuraciones de 23.50 m, ya no existen, creando confusión y mayores costos a la vigilancia, ya que algunos transportistas pretenden utilizarlos con configuraciones de mayores dimensiones, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios.	No hay, ya que en la práctica no existen configuraciones que permitan transitar en caminos tipo "C", como se muestra comparando la Norma actual y el proyecto de Norma en las tablas incluidas en las paginas 9, 10 y 11 de estos comentarios
		Esta disposición se las 23.50 m, ya no existen, creando confusión y mayores costos a la vigilancia, ya que algunos transportistas pretenden utilizarlos con configuraciones de mayores dimensiones, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios.	Se están creando nuevos requisitos al regular la circulación del full no dejándolo circular en carreteras tipo "C" como hasta estos momentos se permite, también siendo discrecional su restricción ya que hay unidades articuladas que si les permiten transitar en caminos tipo "C", como se muestra comparando la Norma actual y el proyecto de Norma en las tablas incluidas en las paginas 9, 10 y 11 de estos comentarios
		Por otra parte pretenden confundir con la incorporación de los caminos ET y por el otro limitan la circulación del full en caminos tipo "C", siendo contradictorio con el Reglamento de Peso y Dimensiones, ya que este permite la circulación de los fulles en todas las carreteras, generando discrecionalidad en su interpretación y aplicación	Por otra parte pretenden confundir con la incorporación de los caminos ET y por el otro limitan la circulación del full en caminos tipo "C", siendo contradictorio con el Reglamento de Peso y Dimensiones, ya que este permite la circulación de los fulles en todas las carreteras, generando discrecionalidad en su interpretación y aplicación
		No se presenta por parte de la SCT el efecto económico al país ya que esta NOM es de alto impacto debido a la limitación de la circulación del full en carreteras tipo "C" y la reducción de 6 toneladas de carga útil(gasto para el país de más de \$2000 millones de pesos / año), por lo cual se generan viajes adicionales, uso obligado de autopistas(gasto para el país de \$20,000 millones /año mayor congestionamiento de las carreteras(mayor deterioro de la infraestructura carretera que todos pagamos e incremento de accidentes por mayor circulación de vehículos), mayor daño al medio ambiente por la quema de más de 55 millones de litros de combustible / año, mayor gasto de llantas, entre otros	No se presenta por parte de la SCT el efecto económico al país ya que esta NOM es de alto impacto debido a la limitación de la circulación del full en carreteras tipo "C" y la reducción de 6 toneladas de carga útil(gasto para el país de más de \$2000 millones de pesos / año), por lo cual se generan viajes adicionales, uso obligado de autopistas(gasto para el país de \$20,000 millones /año mayor congestionamiento de las carreteras(mayor deterioro de la infraestructura carretera que todos pagamos e incremento de accidentes por mayor circulación de vehículos), mayor daño al medio ambiente por la quema de más de 55 millones de litros de combustible / año, mayor gasto de llantas, entre otros
		IMPACTO POR LA REDUCCIÓN DEL PBV DEL T3-S2-R4 (6 TONELADAS MENOS DE CARGA UTIL)	IMPACTO POR LA REDUCCIÓN DEL PBV DEL T3-S2-R4 (6 TONELADAS MENOS DE CARGA UTIL)
		ANTECEDENTES del Peso Bruto Vehicular (PBV) del T3-S2-R4	ANTECEDENTES del Peso Bruto Vehicular (PBV) del T3-S2-R4
		Por lo que respecta a las 81.50 t, que se autorizan al T-3-S2-R4 a partir de la Norma Oficial Mexicana del 29 de noviembre de 1994 y ratificado y ampliado en la Norma NOM-012-SCT-2-1995 del 07 de enero de 1997, no presenta un riesgo a las estructuras de los puentes y pavimentos, puesto que el mismo vehículo en el Reglamento del Capítulo XI del capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación que trata el peso y otras características de los vehículos (ver anexo 5),	Por lo que respecta a las 81.50 t, que se autorizan al T-3-S2-R4 a partir de la Norma Oficial Mexicana del 29 de noviembre de 1994 y ratificado y ampliado en la Norma NOM-012-SCT-2-1995 del 07 de enero de 1997, no presenta un riesgo a las estructuras de los puentes y pavimentos, puesto que el mismo vehículo en el Reglamento del Capítulo XI del capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación que trata el peso y otras características de los vehículos (ver anexo 5),

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
	publicado en el Diario Oficial de la Federación el 03 de octubre y 28 de noviembre de 1980, autorizaba al T3-S2-R4 un PBV de 77.50 t. con una longitud máxima de 25.30 m, lo cual representaba una mayor concentración de carga en todos sus ejes (anexo 5) y que técnicamente transfiriere mayor esfuerzo a los puentes, cabe resaltar que la regulación de 1980, se basó en los reportes técnicos de las investigaciones realizadas por el IIUNAM y dicha regulación prevaleció por 14 años. Así mismo en esa misma época, la SCT otorgaba permisos especiales para las configuraciones doblemente articuladas o fulls pudieran operar hasta con 31.00 m de longitud y con pesos mayores a 77.50 t. en virtud de los adelantos tecnológicos de los vehículos para algunas configuraciones vehiculares que alcanzaban longitudes de hasta 37.00 m. (ver anexo 4) ECONÓMICOS La productividad del autotransporte de carga para el año 2002, movilizó 411.1 millones de toneladas y la flota vehicular de carga registrada asciende a 415,626 unidades, considerando que el vehículo T3-S2-R4 representa el 3% o sea 12,468 corresponden a tracciones doblemente articuladas de 9 ejes, se obtiene su participación considerando el PBV 81.50 t. y 75.50 t. respecto al movimiento anual de carga por autotransporte. T3-S2-R4 con PBV = 81.50 t Tara(peso de la combinación sin carga útil) = 25.00 t Carga útil =56.50 t. Toneladas movilizadas =56.50 t X 12,468 configuraciones de 9 ejes X10 viajes/mes X 12 meses = 84.53 millones de toneladas /año T3-S2-R4 con PBV = 75.50 t Tara(peso de la combinación sin carga útil) = 25.00 t Carga útil =50.50 t. Toneladas movilizadas =50.50 t X 12,468 configuraciones de 9 ejes X10 viajes/mes X 12 meses = 75.56 millones de toneladas /año Lo que se observa al reducir en 6 toneladas el PBV del T3-S2-R4 se reduce en 9.03 millones de toneladas su participación Por lo que el impacto en costos por unidades - viaje adicionales se calcula con un recorrido de 500Km. a un costo unitario de \$250.00 t-Km como sigue: Costo/viaje = Carga útil X costo unitario t-Km. Costo Unidad - Viaje (81.50 t) =56.50 t X \$250.00 = \$14,125/ viaje Costo Unidad - Viaje (75.50 t) =50.50 t X \$250.00 = \$12,625/ viaje

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
	Tomando en cuenta los 84.53 Millones de Toneladas que movilizan los fulls de 8 ejes, se obtienen las unidades viaje adicionales por reducir de 81.50 t a 75.50 t para el T3-S2-R4 84.53 millones de t. entre 56.50 t. = 1.496, 106 unidades viaje 84.53 millones de t. entre 50.50 t = 1.673, 861 unidades viaje Visto lo anterior, el reducir 6 t el PBV del T3-S2-R4 se requieren 177,755 Unidades - Viaje adicionales que traducidas en costos implica una erogación de más de 2,244 millones de pesos anuales. También adjuntamos análisis de productividad y eficiencia del full vs sencillo con suspensión neumática donde se demuestra que la unidad T3-S2-R4, es la más productiva, eficiente y competitiva. • Seguridad al disminuirse la carga, se tendrá que aumentar el número de unidades con mayor tráfico en las carreteras lo cual incrementara el número de accidentes en estas, a mayor número de vehículos transitando por las carreteras es mayor el riesgo de un accidente. SEGURIDAD DEL FULL (T3-S2-R4). Adicional a esto podemos decir que la unidad doblemente articulada o full (T3-S2-R4) es la más segura, al presentarse un evento cada 2.49 millones de Km. recorridos, en una configuración de tractocamión sencillo (T-S) cada 748 mil Km. y un configuración lipo C o camión cada 200 mil Km. como podemos ver en la gráfica del anexo 6 las configuraciones vehiculares más pequeñas son las que se accidentan con mayor frecuencia, también se podrá ver en las estadísticas oficiales de la SCT que no hay relación de los accidentes con el peso, el 80 % de los accidentes es por un factor humano y no de peso. INFRAESTRUCTURA CARRETERA • Deterioro de la infraestructura carretera, de acuerdo con estudio del IMT y los datos de la NOM actual de la SCT, la unidad que menos deteriora la infraestructura carretera es el full (T3-S2-R4), comparándola con unidades menores que dañan más la infraestructura carretera, esto se demuestra con los propios datos oficiales de SCT y el Instituto Mexicano del Transporte, ver gráficas de descarga por neumático al pavimento y ver costos de mantenimiento (ver anexo 7, incisos B y C) • Medio Ambiente, al reducirse el peso se incrementa el número de viajes generando desperdicio en el consumo y quema de más de 55 millones de litros de diesel (prácticamente un día de producción de diesel a nivel

OBSERVACIONES SCT

COMETARIOS ANTP

nacional (177,755 unidades- viaje X 500 Km = 88,877 500 Km /1.6 Km/l = 55,584,473.5 litros de diesel adicionales y llantas

- Flexibilidad, contrario a lo que se dice en la MIR consideramos se limita la flexibilidad al imponer mayores requisitos a los ya existentes, como el impedir la circulación del full en carreteras tipo "C" limitando la conectividad de la infraestructura carretera, disminución de la carga útil, eliminando la actual ventaja competitiva que hoy tenemos

PROPUESTA: autorizar en forma definitiva en la norma oficial mexicana NOM-012-SCT-2, el PBVDE 81.50 t.

NOM-012-SCT-2-1995 (ACTUALMENTE VIGENTE)

TABLA 2B

PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHICULO Y CAMINO (TONELADAS)

CAMIÓN REMOLQUE					
CONFIGURACIÓN DEL VEHICULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
C2-R2 	14	37,50	37,50	33,50	NA
C2-R3 	18	45,50	45,50	40,50	NA
C3-R2 	18	48,00	48,00	41,00	NA
C3-R3 	22	54,00	54,00	48,00	NA

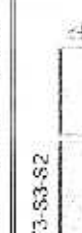
NA = NO AUTORIZADO

OBSERVACIONES SCT

COMETARIOS ANTP

NOM-012-SCT-2-1995 (ACTUALMENTE VIGENTE)
TABLA 4B

PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHÍCULO Y CAMINO (TONELADAS)

CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TRACTOCAMIÓN DOBLEMENTE ARTICULADO			
		TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
T2-S1-R2 	18	47.50	47.50	42.50	NA
T3-S1-R2 	22	56.00	56.00	50.00	NA
T3-S2-R2 	26	60.50	60.50	52.50	NA
T3-S2-R3 	30	63.00	63.00	55.00	NA
T3-S2-R4 	34	66.50	66.50	68.00	NA
T3-S3-S2 	30	60.00	60.00	51.50	NA

NA = NO AUTORIZADO

OBSERVACIONES SCT		COMETARIOS ANTP						
PROY-NOM-012-SCT-2-2003-PAGINA11/27								
TABLA 4B								
PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHÍCULO Y CAMINO (TONELADAS)								
TRACTOCAMIÓN DOBLEMANTE ARTICULADO								
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO					D	
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C			
T2-S1-R2 	18	47,50	47,50	47,50	NA	NA		
T3-S1-R2 	22	56,00	56,00	56,00	NA	NA		
T3-S2-R2 	26	60,50	60,50	60,50	NA	NA		
T3-S2-R3 	30	63,00	63,00	63,00	NA	NA		
T3-S2-R4 	34	66,50	66,50	66,50	NA	NA		
T3-S3-S2 	30	60,00	60,00	60,00	NA	NA		

NA = NO AUTORIZADO

NA = NO AUTORIZADO

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
1.1 LOS CRITERIOS PARA FIJAR PESO Y DIMENSIONES SON LOS MISMOS PARA TODOS LOS CAMINOS, NO HAY TRATO DIFERENCIADO En lo referente a las carreteras tipo ET, como se aprecia en el cuadro anterior, se autoriza vehículos con mayores dimensiones, en virtud de que tienen mejores especificaciones geométricas que las carreteras tipo "A". Respecto al peso se permite límites iguales para vehículos que circulen en caminos tipo ET y A, toda vez que ambos tienen las mismas especificaciones en el diseño de sus pavimentos y puentes. Estos criterios son los que permitieron autorizar vehículos con mayores longitudes en caminos tipo ET, que ya están incluidos en el Reglamento de Peso y Dimensiones y únicamente falta su correspondencia con la Norma respectiva. De lo anterior se concluye, que no existe trato diferenciado para los diferentes tipos de camino; las especificaciones se fijan con el mismo criterio, tomando como referencia características geométricas para la definición de las dimensiones y de resistencia de puentes y pavimentos para fijar el peso permitido.	1.1 LOS CRITERIOS PARA FIJAR PESO Y DIMENSIONES SON LOS MISMOS PARA TODOS LOS CAMINOS, NO HAY TRATO DIFERENCIADO En este punto la SCT como en todos los demás no presenta ningún estudio técnico, económico, ni de seguridad y si hace un trato diferenciado en cuanto a la descarga por eje por ello es necesario el análisis por un experto que determine el efecto a la infraestructura carretera ver punto 5.1.1.3 de nuestros comentarios paginas 2 y 3 Cabe mencionar que el Instituto Mexicano del Transporte ya analizo dicho impacto donde las configuraciones menores dañan menos nuestra infraestructura, así como en seguridad donde los vehículos menores tienen un índice de mayor siniestralidad. (ver anexo 7, inciso C) Por otra parte vamos con gran preocupación que el estudio efectuado por el Instituto de Ingeniería de la UMAN (ver anexo 4) sobre el efecto que producen las unidades doblemente articuladas o full con 81.50 toneladas de PBV y el cual estuvieron de acuerdo se llevara acabo por parte de los secretarios de la SCT y Economía, no tomándose en cuenta este así como la seguridad, productividad y competitividad de nuestro país. Con el cambio de clasificación de carreteras si se da trato diferenciado para los diferentes caminos promoviendo mayor cantidad de viajes con vehículos de menor capacidad que dañan más la infraestructura carretera, generando ineficiencia y menor competitividad, inseguridad ya que a mayor frecuencia de viajes se incrementan los accidentes independientemente que los vehículos de menores dimensiones tienen un índice de accidentes mayor (ver anexo 6)
1.2 ELIMINACIÓN DE FULLES EN CAMINOS TIPO "C", POR NO EXISTIR SEMIRREMOLQUES CON ESAS DIMENSIONES Por lo que respecta a la eliminación de la longitud máxima para la configuración vehicular de tractocamión doblemente articulado (TSR) que circulen por caminos tipo C, obedece a que no existen configuraciones que cumplan con estas dimensiones, creando confusión y discrecionalidad en su vigilancia, ya que algunos transportistas operan estas configuraciones con mayores dimensiones, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios de las carreteras tipo C. En conclusión, no hay costo por que no hay vehículos con estas dimensiones.	1.2 ELIMINACIÓN DE FULLES EN CAMINOS TIPO "C", POR NO EXISTIR SEMIRREMOLQUES CON ESAS DIMENSIONES Se están creando nuevos requisitos al regular la circulación del full no dejándolo circular en carreteras tipo "C" como hasta estos momentos se permite, también siendo discrecional su restricción ya que hay unidades articuladas que si les permiten transitar en caminos tipo "C", como se muestra comparando la Norma actual y el proyecto de Norma Por otra parte pretenden confundir con la incorporación de los caminos ET y por el otro limitan la circulación del full en caminos tipo "C", siendo contradictorio con el Reglamento de Peso y Dimensiones, ya que este permite la circulación de los fulles en todas las carreteras, generando discrecionalidad en su interpretación y aplicación

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
1.3 CLAUSULA TEMPORAL QUE TERMINÓ SU VIGENCIA EN 2002, POR LO TANTO YA NO SE INCLUYÓ EN EL PROYECTO Esta cláusula temporal, se venció desde el 8 de enero de 2002 por lo cual ya no tiene vigencia. Cuando se ratifica la Norma para cumplir con lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en cuanto a la revisión quinquenal, se hace únicamente para las disposiciones, que aún tenían vigencia, por lo tanto no podemos calcular un costo de algo que ya no existe.	No se presenta por parte de la SCT el efecto económico al país ya que esta NOM es de alto impacto debido a la limitación de la circulación del full en carreteras tipo "C" y la reducción de 6 toneladas de carga útil(gasto para el país de más de \$2000 millones de pesos / año), por lo cual se generan viajes adicionales, uso obligado de autopistas(gasto para el país de \$20,000 millones /año mayor congestionamiento de las carreteras(mayor deterioro de la infraestructura carretera que todos pagamos e incremento de accidentes por mayor circulación de vehículos), mayor daño al medio ambiente por la quema de más de 55 millones de litros de combustible / año, mayor gasto de llantas, entre otros <i>(ver comentarios vertidos por la ANTP en el punto TABLA 4C No autoriza la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos tipo "C", paginas de la 6 – 9)</i> 1.3 CLAUSULA TEMPORAL QUE TERMINÓ SU VIGENCIA EN 2002, POR LO TANTO YA NO SE INCLUYÓ EN EL PROYECTO Desde el punto de vista de la interpretación de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, no esta en estos momentos la discusión de la temporalidad de ninguna cláusula, si la validez del procedimiento de Normalización del citado anteproyecto como lo indica el artículo 51 y 51-A cuarto párrafo de la LFMN, ya que las notificaciones derivadas de este ordenamiento no fueron realizadas en tiempo y forma
1.4 SE RATIFICÓ EN TIEMPO Y FORMA LA VIGENCIA DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012SCT-21995, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMOS DE LOS VEHÍCULOS, PARA LA REVISIÓN QUINQUENAL QUE ESTABLECE LA LEY La Norma actual fue ratificada conforme al procedimiento que marca la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y en los términos que se establecen en las diversas disposiciones que reforman y adicionan dicho ordenamiento legal, publicadas el 20 de mayo de 1997, por lo cual tiene vigencia.	1.4 SE RATIFICÓ EN TIEMPO Y FORMA LA VIGENCIA DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012SCT-21995, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MÁXIMOS DE LOS VEHÍCULOS, PARA LA REVISIÓN QUINQUENAL QUE ESTABLECE LA LEY Este punto no se cumplió en tiempo y forma No se desahogó satisfactoriamente este punto por lo que recomienda consultar a la DGN Ver punto anterior de nuestros comentarios
2. IMPACTO DEL AUTOTRANSORTE EN LA ECONOMIA El autotransporte para efectos prácticos, impacta en cualquier actividad de la economía, sin embargo al no existir cambios que generen costos de cumplimiento adicionales con respecto a la Norma vigente y si beneficios como ya quedó demostrado en el punto anterior, no requiere de un estudio de costos de conformidad con lo que marca la Ley Federal del Procedimiento Administrativo y la	2. IMPACTO DEL AUTOTRANSORTE EN LA ECONOMIA Como la SCT lo menciona en su punto 2, el autotransporte impacta en cualquier actividad de la economía por lo que resulta inexacto que exprese "no hay costos sin presentar un análisis al respecto ya que las modificaciones propuestas necesariamente generara un costo por el cambio del estado actual de la regulación por eso reiteramos lo conveniente del

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Se hace un estudio de esta naturaleza cuando la Norma o sistema nuevo puede representar costos adicionales de aplicación para su cumplimiento	análisis por un experto que determine si agrega valor o costo por la aplicación del anteproyecto de la Norma en comento. Ver anexo 1 Estudio de Competitividad del IMCO, así como TABLA 4C No autoriza la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos tipo "C" página de 6 - 9 de estos comentarios ANTP
2.1 EN LA ELABORACIÓN DE LA NORMA PARTICIPARON TODOS LOS AGENTES INTERESADOS, QUE TIENEN QUE VER CON EL TEMA En consideración a lo mencionado en el párrafo anterior, en la elaboración del proyecto que se emitió dentro del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) participaron todos los agentes involucrados manifestando lo que a sus intereses convino. A continuación se mencionan los participantes en el referido Comité: • Instituciones de Educación Superior y de Investigación: Instituto Politécnico Nacional: Centro de Investigación e Innovación Tecnológica. Instituto Mexicano del Transporte • Dependencias y organismos del Sector Público: Secretaría de Economía (Dirección General de Normas). Secretaría de Seguridad Pública (Policía Federal Preventiva). Gobierno del Distrito Federal (Secretaría de Transporte y Vialidad). Petróleos Mexicanos (PEMEX). Comisión Federal de Electricidad. Comisión Nacional para el ahorro de Energía (CONAE) • Agrupaciones de Transportistas: Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C (CONATRAM) Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo, A.C. (CANAPAT) Asociación Nacional de Transporte Privado. (ANTP) Asociación de Transportistas de Carga de la Zona Centro del Estado de Veracruz, A.C. (ATCCEVAC) • Organizaciones Empresariales del Sector Público y Privado: Petróleos Mexicanos (PEMEX) Comisión Federal de Electricidad Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA). Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA)	2.1 EN LA ELABORACIÓN DE LA NORMA PARTICIPARON TODOS LOS AGENTES INTERESADOS, QUE TIENEN QUE VER CON EL TEMA En este punto consideramos que no participaron todas las partes interesadas, dándose un trato discriminatorio a los diversos sectores industriales ya que como lo manifestó la SCT en el punto 2 de sus observaciones el "autotransporte impacta en cualquier actividad de la economía", no permitiéndoles participar con voz y voto, manipulando los acuerdos y consensos del CCNN-TT Un ejemplo de ello es la participación del CANACAR, CONATRAM, ATCCEVAC) las cuales representan al mismo sector del autotransporte de carga del transporte público federal. La SCT con el IMT (órgano desconcentrado de la SCT, la PFP coadyuvante de la misma Secretaría en nuestras carreteras federales) También incluimos cartas de las diferentes organizaciones que solicitan se mantenga el peso de 81.50 toneladas de PBV (ver anexo 11)

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
Asociación Nacional de la Industria Química, A.C. (ANIQ) Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT). • Colegios y Asociaciones de Profesionistas: Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C. Colegio de Ingenieros Civiles de México.	
2.2 CONSENSO EN EL PROYECTO DE NORMA DEL 100%, EXCEPTO EN EL PESO DE UNA CONFIGURACIÓN DE 15 APROBADAS, POR 6 TONELADAS DE DIFERENCIA. Todas las Dependencias y Organizaciones participantes aprobaron por consenso el Proyecto de Norma, estando de acuerdo que el contenido y parámetros que se fijan en ella, únicamente traen beneficios para la actividad del autotransporte federal. Únicamente la ANTP opinó en contra del peso bruto vehicular de una sola combinación vehicular (T3-S2-R4), de las 16 que establece la Norma, para la cual solicitó un incremento de 6 toneladas.	2.2 CONSENSO EN EL PROYECTO DE NORMA DEL 100%, EXCEPTO EN EL PESO DE UNA CONFIGURACIÓN DE 15 APROBADAS, POR 6 TONELADAS DE DIFERENCIA. Consideramos incorrecta el punto de vista de la SCT ya el término por consenso implica que el 100% de los participantes haya aprobado dicho proyecto lo cual no coincide por lo expresado por la SCT
2.3 LOS ESTUDIOS PRESENTADOS TIENEN VIGENCIA Para dar cumplimiento a lo solicitado por COFEMER se enviaron los estudios técnicos elaborados por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), los cuales si contienen los principios técnicos que demuestran el daño que causa el exceso de peso sobre las carreteras y puentes, mismos que no pierden vigencia, ya que se basan en cálculos matemáticos, de resistencia de materiales y mecánica de suelos, entre otros; que son acordes al diseño de las carreteras y puentes con que cuenta el país. Por su referencia comprendemos que efectivamente no son fáciles de analizar ni interpretar, por lo que estamos dispuestos a llevar ante ustedes a los técnicos que los elaboraron, quienes puedan aclarar cualquier duda al respecto.	2.3 LOS ESTUDIOS PRESENTADOS TIENEN VIGENCIA A la fecha no conocemos dichos estudios y en el CCNN-TT no han sido presentados aún con la petición que se le ha hecho a la SCT (ver anexo 8) Cabe mencionar que también existen los estudios efectuados por el Instituto de Ingeniería de la UNAM (ver anexos 2 y 4)
2.4 ESTUDIOS REQUERIDOS POR COFEMER, PARA PROYECTOS DE NORMA QUE NO FUERON CONCLUIDOS Por lo que hace a los estudios que la COFEMER solicitó a la SCT en los años 2001 y 2002, éstos fueron requeridos para evaluar un proyecto de Norma, el cual se desechó ya que no se ajustó al procedimiento legal establecido por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, por lo que dicha petición no aplica para el Proyecto de Norma actual.	2.4 ESTUDIOS REQUERIDOS POR COFEMER, PARA PROYECTOS DE NORMA QUE NO FUERON CONCLUIDOS Condición similar a punto 1.3 de estos comentarios Desde el punto de vista de la interpretación de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, si la validez del procedimiento de Normalización del citado anteproyecto como lo indica el artículo 51 y 51-A cuarto párrafo de la L.FMN, ya que las notificaciones derivadas de este ordenamiento no fueron realizadas en tiempo y forma
2.5 MÉXICO AUTORIZA PESOS Y DIMENSIONES SUPERIORES A LOS NUESTROS SOCIOS COMERCIALES, QUE CUENTAN CON MEJOR INFRAESTRUCTURA CARRETERA En virtud de lo anterior, consideramos que no se justifica dedicar tiempo, recursos y esfuerzos, para elaborar un estudio de una norma que no genera costos adicionales y que tiene menos costos para el transporte mexicano que si éste	2.5 MÉXICO AUTORIZA PESOS Y DIMENSIONES SUPERIORES A LOS NUESTROS SOCIOS COMERCIALES, QUE CUENTAN CON MEJOR INFRAESTRUCTURA CARRETERA Consideramos que el proyecto de Norma, es incongruente con el MIR, ya que las condiciones que fue elaborada en las condiciones de

OBSERVACIONES SCT		COMETARIOS ANTP																																				
opera con las especificaciones de los países que son nuestros socios comerciales. En este sentido, México autoriza la circulación de configuraciones vehiculares que dan mayor flexibilidad y productividad a las empresas de transporte, lo que se refleja en vehículos de mucho mayor peso y dimensiones que los autorizados en Canadá, Europa y Estados Unidos, como se muestra a continuación: General		la infraestructura carretera nacional en donde ya se permitía desde los años 80 cargar 77.50 toneladas al full de acuerdo con el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de las Vías Generales Comunicación (ver anexo 5) y la actual Norma de peso y dimensiones permite 81.50 toneladas, por lo que no es necesariamente congruente con ninguna reglamentación internacional sobre la capacidad, peso y dimensiones de los vehículos. Por lo que si ya tenemos una ventaja competitiva contra los demás países no entendemos el porque se tenga que perder con todos los costos ya mencionados. Cabe mencionar que en la tabla que muestra la SCT no considera los permisos especiales que otorga USA que van desde 150 mil lbs. (68 toneladas a 250 mil lbs (113.6 toneladas) de PBV, sin mencionar que permite combinaciones vehiculares triples las cuales son una ventaja competitiva para ese país y que el nuestro no la tiene. (ver anexo 9) Además no se menciona a Australia que puede cargar 79 toneladas en unidades doblemente articuladas y 115.5 en combinaciones triples																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Pesos Máximos (Toneladas)</th><th>Longitud Máxima (Metros)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Estados Unidos</td></tr> <tr> <td>Promedio (federal)</td><td>36.8</td><td>-</td></tr> <tr> <td>Máximo (1 sólo estado)</td><td>74.3</td><td>-</td></tr> <tr> <td colspan="3">Canadá</td></tr> <tr> <td>Promedio</td><td>62.5</td><td>25.0</td></tr> <tr> <td>Máximo</td><td>62.5</td><td>25.0</td></tr> <tr> <td colspan="3">México</td></tr> <tr> <td>Promedio</td><td>65.5</td><td>31.0</td></tr> <tr> <td>Máximo</td><td>75.5 /**</td><td>31.0</td></tr> <tr> <td>Promedio</td><td>40.7</td><td>19.3</td></tr> <tr> <td>Máximo</td><td>60.0</td><td>25.3</td></tr> </tbody> </table> /* En EUA, diversos estados superan la norma federal (36.8) /** Considera el uso por suspensión neumática			Pesos Máximos (Toneladas)	Longitud Máxima (Metros)	Estados Unidos			Promedio (federal)	36.8	-	Máximo (1 sólo estado)	74.3	-	Canadá			Promedio	62.5	25.0	Máximo	62.5	25.0	México			Promedio	65.5	31.0	Máximo	75.5 /**	31.0	Promedio	40.7	19.3	Máximo	60.0	25.3	
	Pesos Máximos (Toneladas)	Longitud Máxima (Metros)																																				
Estados Unidos																																						
Promedio (federal)	36.8	-																																				
Máximo (1 sólo estado)	74.3	-																																				
Canadá																																						
Promedio	62.5	25.0																																				
Máximo	62.5	25.0																																				
México																																						
Promedio	65.5	31.0																																				
Máximo	75.5 /**	31.0																																				
Promedio	40.7	19.3																																				
Máximo	60.0	25.3																																				
Como se observa, en promedio México reporta los niveles más altos de pesos y dimensiones, seguido por Canadá (62.5 ton./25 m), Europa (40 ton.) y Estados Unidos (36.8 ton.), se anexan gráficas comparativas para diferentes configuraciones vehiculares (Ver anexo 2).																																						

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
• Canadá Canadá es el país que más se acerca a los pesos que autoriza México, sin embargo el Full de nueve ejes (T3-S2-R4), no se autoriza en sus carreteras. • Europa Por su parte Europa en su conjunto, presenta pesos y dimensiones menores a los que reporta Norteamérica. Aún cuando algunos países -Finlandia, Noruega, Islandia, Holanda y Suecia- se alejan de la media europea (peso de 40 ton y longitud de 19 m), a lo más que se acercan es a los niveles que operan en Canadá (60 ton/25m), lo que representa del orden de 15 ton en peso y 6 metros en dimensiones, menor que lo autorizado como máximo en México. • Estados Unidos de América En 22 estados de la Unión Americana se autoriza mayor peso que la Norma Federal , pero siempre por debajo de la mexicana. Respecto a los tractocamiones con doble remolque (fulles), a partir 1991 quedó congelada la posibilidad de incrementar su peso y dimensiones. Además el uso de fulles en ese país se encuentra restringido de acuerdo con sus características, a algunos Estados y carreteras, siendo notorio como se muestra en los mapas que se adjuntan, que en la mayoría de Estados de la frontera con México no está permitida su operación, por lo que de ningún modo afectaría el intercambio comercial (ver anexo 1). Asimismo en los 22 estados a los fulles además de limitar a un peso máximo de 74.3 ton (en el estado de Michigan Ohio; con un promedio en el resto de los estados de 60.0 ton), se les aplican restricciones de circulación, que en México no existen. Dichas medidas varían de acuerdo a la entidad, tales y dentro de ellos se encuentran las siguientes: I.- Límites de pesos máximos para configuraciones dobles o triples. El peso permitido por grupo de ejes y peso bruto vehicular, está determinado, de acuerdo a la fórmula de puentes. II.- Obtener un permiso especial de circulación. 1. El permiso se otorga por configuración.	Para los puntos II, al VII hemos propuesto el full diferenciado el cual consideramos que reúne características similares propuestas por la SCT. (ver anexo 10)

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
2. Para obtener el permiso se requiere que el permisionario tenga establecido un programa de seguridad. 3. El permisionario no debe contar con avisos de fallas en seguridad. 4. Deberán cumplirse las rutas designadas en el permiso 5. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en el permiso, son motivo de cancelación del mismo. 6. Las infracciones por exceso de velocidad, se consideraran como violaciones al permiso. 7. El conductor y la empresa son corresponsables del cumplimiento de todas las disposiciones del permiso.	
III.- Requerimientos operacionales.	
1. Deben extremar precauciones en caso de: neblina, lluvia intensa, agua nieve o hielo, u tras condiciones que afecten la visibilidad debiendo reducir su velocidad. 2. La configuración siempre debe circular en el carril de la derecha, excepto en maniobras de rebase. 3. El vehículo debe mantener una distancia respecto a otros vehículos en circulación, no menor de 100pies (30.4 m), por cada 10 Mph (16.09 Km/hr) de velocidad, excepto en maniobras de rebase. 4. El remolque de mayor peso deberá ser siempre enganchado al tractocamión y el de menor peso al dolly. 5. Cuando las condiciones sean peligrosas, se debe detener la operación del vehículo. 6. Los Estados podrán restringir o prohibir operaciones cuando las condiciones así lo ameriten.	
IV.- Equipamiento	
1. Deben contar con una adecuada relación peso/potencia y habilidad en pendiente, comparable con el resto del tráfico. 2. Las llantas deben tener el mismo tamaño y construcción, así como ser apropiadamente infladas y no rebasar su límite de carga. 3. No se aceptan configuraciones con ejes sencillos (dos llantas por eje), excepto en el eje direccional. 4. Los elementos de la configuración deben tener sistemas de aire apropiados (semirremolques y dollys).	
V.- Requerimientos al conductor.	
1. Contar con licencia comercial, con un endoso que le permita conducir con doble ó triple combinación y equipamiento de frenos	

OBSERVACIONES SCT	COMETARIOS ANTP
de aire. 2. Contar con una experiencia no menor de dos años, en el manejo de combinaciones dobles. 3. El conductor debe ser un empleado regulado y supervisado por la empresa. 4. No contar con suspensión o revocación en ningún estado, durante los últimos dos años. VI.- La configuración debe contar con luces, abanderamientos y señalamientos específicos. VII.- En algunos estados se exige el uso de carro piloto.	Ver comentarios Tabla 4C paginas
CONCLUSIONES En relación a lo anterior, se concluye que los aspectos que se incluyen en el proyecto de Norma propuesto son únicamente de beneficio para el transporte o para precisar la Norma y con ello dar transparencia a la actuación de la autoridad. Más allá de cualquier otro tipo de análisis, estudio o de contratar un experto, el sólo hecho de que tanto en Norteamérica, como en los países de Europa cuenten con especificaciones de peso y dimensiones menores a las nuestras, las cuales fueron determinadas, en base a estudios realizados en esos países, es suficiente para concluir de manera práctica, de que nuestros parámetros facilitan más la productividad de las empresas transportistas y de la industria, puesto que en esos países tienen mejor infraestructura que la nuestra y no obstante autorizan menor peso y dimensiones; por lo tanto, el estudio que ustedes demandan ya fue hecho por esos países Lo anterior demuestra, que los límites propuestos se encuentran dentro de la lógica y a la par de las normas internacionales cuyas especificaciones dan la evidencia de que sus parámetros son inferiores a los nuestros.	Se están creando nuevos requisitos al regular la circulación del tull no dejándolo circular en carreteras tipo "C" como hasta estos momentos se permite, también siendo discrecional su restricción ya que hay unidades articuladas que si les permiten transitar en caminos tipo "C", como se muestra comparando la Norma actual y el proyecto de Norma en las tablas incluidas en las paginas 9, 10 y 11 de estos comentarios Por otra parte pretenden confundir con la incorporación de los caminos ET y por el otro limitan la circulación del tull en caminos tipo "C", siendo contradictorio con el Reglamento de Peso y Dimensiones, ya que este permite la circulación de los fulles en todas las carreteras, generando discrecionalidad en su interpretación y aplicación No se presenta por parte de la SCT el efecto económico al país ya que esta NOM es de alto impacto debido a la limitación de la circulación del tull en carreteras tipo "C" y la reducción de 6 toneladas de carga útil(gasto para el país de más de \$2000 millones de pesos / año), por lo cual se generan viajes adicionales, uso obligado de autopistas(gasto para el país de \$20,000 millones /año mayor congestionamiento de las carreteras(mayor deterioro de la infraestructura carretera que todos pagamos e incremento de accidentes por mayor circulación de vehículos), mayor daño al medio ambiente por la quema de más de 55 millones de litros de combustible /

[illegible]