



LIC. MARIO EMILIO GUTIÉRREZ CABALLERO

Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER)

Presente.

Lic. Gutiérrez Caballero:

En referencia a los trabajos de revisión de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2014 y atendiendo a la propuesta de modificación que presentó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

A continuación me permito enviarle nuestros comentarios:

Numeral 6.1.2.1.1 de la NOM-012-SCT-2014, claramente establece que las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos tipo "ET" y "A" **y por excepción podrán circular en carreteras tipo "B" con el mismo peso**, cuando cuenten con autorización especial de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma, sin embargo, en el mismo numeral 6.1.2.1.1 de la propuesta de modificación a la **NOM-012-SCT-2-2017** modifica parte del contenido del texto al proponer que las configuraciones de tracto camión doblemente articulado **"previa autorización expresa emitida por la secretaría"** únicamente podrán circular en caminos "ET" y "A" y lo más riesgoso cambian a **"y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación, con el mismo peso"**.

Como se puede observar dolosa e irresponsablemente eliminan el que **"por excepción podrán circular en carreteras tipo "B" con el mismo peso de "ET" y "A"** y lo cambian a **"y por excepción podrán circular en caminos de menor clasificación con el mismo peso de "ET" y "A"** permitiendo con ello la libre circulación de los tractocamiones doblemente articulados por cualquier carretera ya sea "ET", "A", "B", "C" ó "D". Este cambio es gravísimo, atenta contra la seguridad de los usuarios carreteros, es criminal, por ningún motivo se puede aceptar.

Desde este punto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes escudándose en recomendaciones, de un grupo de profesionistas y que los eleva al grado de "expertos", para apoyarse en ellos **y dar recomendaciones a modo, según se ha visto**, en toda esta lucha por la seguridad vial, que CONATRAM ha venido llevando a cabo, en favor de la sociedad.

Referente al numeral 6.4 de la Norma, casos de conectividad para vehículos de carga:

Para el Punto No. 1.- No estamos de acuerdo en que al transportista se le otorgue la autorización especial de conectividad, consideramos debe prevalecer la autorización únicamente al usuario cuando se trate de carro por entero y al transportista de carga consolidada.

a) Para el caso de conectividad para entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A" solo y exclusivamente se les podrá otorgar la autorización especial de conectividad en caminos tipo "B" y con un máximo de hasta 50 Km. **y no como se pretende aperturarlo a que los camiones doblemente articulados puedan circular por cualquier tipo de camino como "ET", "A", "B", "C" y "D"**, considerando siempre los elementos como son la invasión de carril, pendientes ascendentes y descendentes tomando en cuenta los grados de curvatura, calzada y corona, en carreteras tipo "B", "C" y "D".

Cabe mencionar que estas carreteras tipo "C" y "D" no fueron construidas para soportar cargas de 80 ó 100 toneladas, no tienen señalética, muchas de ellas eran caminos de terracería, que hoy se pavimentaron; sus puentes se colapsarían con el peso de un full, tal parece ser, lo que tanto hemos dicho, que para la SCT, primero es proteger los intereses económicos de sus grandes amigos, que el compromiso que tienen con la sociedad del "respeto a la vida" ha sido puro rollo.

Es obligado frenar este genocidio de la SCT, no sea la que esté provocando la anarquía en el transporte, debe ser la primera obligada a respetar y sujetarse a lo que establecen las Tablas B-2 y C-2 de la norma referente al peso y dimensiones en donde se determinan las diferentes configuraciones y tipos de caminos por donde **obligadamente deberán de circular con sus respectivos pesos y dimensiones y no a través de una autorización a modo denominada "previa autorización expresa emitida por la secretaría"** esto no es como dice el secretario Gerardo Ruiz Esparza que es para cubrir una necesidad de abasto, toda vez que anteriormente no existía la configuración del doble remolque, por el contrario con estas medidas lo que se pretende es satisfacer la necesidad de unos cuantos. En ese caso se entenderá que la misma SCT es la primera en violar la Norma Oficial Mexicana (NOM-012-SCT-2-2014) al otorgar una autorización en donde la

**Av. Paseo de la Reforma No.104, 1er. piso, Col. Juárez, Tels.: 01 (55) 5703-1414, 5703-3559,
Fax: 5535-6565. C.P. 06600, Del. Cuauhtémoc, Cd. de México.**

CONATRAM

Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C.

propia norma no lo autoriza, pues para ello existe la clasificación de las carreteras que están acorde a sus condiciones geométricas y su grado de seguridad, las cuales están a cargo de la Dirección General de Servicios Técnicos dependiente de la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT.

b) Para el caso del número IV, estamos totalmente de acuerdo con su propuesta ya que ésta corresponsabilidad del usuario es justamente por cuestión de autorización especial de conectividad, en los casos que proceda la autorización.

Que lamentable es que los verdaderos expertos, que tiene la SCT como es el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), y desde luego el 2º. Estudio que solicitaron a la Universidad de Transporte de Texas (TTI), el cual no recomienda el doble remolque, así como hace ver que la suspensión neumática, en nada favorece para autorizar las 9 toneladas a un doble remolque otorgándole 1.5 ton. en cada eje motriz y 1 ton. en cada eje de carga, (*Se anexa copia del Estudio del TTI)

¿Por qué el secretario Ruiz Esparza, no tomó en cuenta ambos estudios, tanto del IMT, como del TTI? Cualquier persona que tenga dos dedos de frente, se dará cuenta de que existe una clara protección a las grandes empresas extranjeras y nacionales como Walmart, Sam's Club, Cotsco, empresas cerveceras, refresqueras, cementeras, por mencionar algunas. ¿A cambio de qué?

En cuanto a la suspensión neumática y mecánica (de muelles) no estamos de acuerdo en que la configuración del tracto camión con doble remolque que no cuente con suspensión neumática y tenga instalada suspensión mecánica de muelles, no se le permita cargar al igual que la neumática con las 75.5 Ton., el beneficio del incremento en peso tiene que ser para los dos tipos de suspensión, toda vez que la configuración cumple con todos los demás elementos de seguridad que exige la NOM-012, toda vez que la misma SCT da el mismo beneficio en camiones y tractores articulados, lo cual se ve que la decisión que ha tomado la Subsecretaría de Transportes es totalmente caprichosa.

El punto No. II, establece que: II.- Se permitirá la circulación de los vehículos o configuraciones vehiculares en un camino tipo "B", con el peso bruto vehicular autorizado para un camino tipo "ET" y "A", en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 km, previa obtención de la autorización especial de conectividad cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje. *debiendo eliminar la parte final del texto que dice: y den cumplimiento a las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales **se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma.** En razón que en su primera parte, ya quedaron establecidas las condiciones que se deben de cumplir para la circulación en este tipo de caminos y de esta manera no permitir la posibilidad de que las configuraciones T3-S2-R4 (full tráiler) pretendan circular en caminos no autorizados en donde, por sus dimensiones y exceso de peso, no caben generando con ello fatales y lamentables accidentes, siendo la sociedad quien paga las consecuencias con pérdida de vidas, lesionados y daños millonarios que nos cuesta el mantenimiento a la red carretera.

Así también es importante mencionar que inexplicablemente se adelantó la revisión y modificación a la NOM-012-SCT-2-2014 y por consiguiente su aprobación en reunión extraordinaria efectuada el día 12 de mayo del año en curso, en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNNTT) y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2017, cuando todos sabemos que la vigencia de una Norma Oficial Mexicana es de cinco años y no a los tres años. Lo que la actual NOM-012-SCT-2-2014 establece en su artículo tercero transitorio es que un plazo de tres años a partir de su entrada en vigor se deberán realizar los estudios para su **evaluación**, por parte del CCNNTT con miras a su revisión quinquenal.

Quedo de usted, con todos mis respetos.

ATENTAMENTE
"POR LA UNIFICACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE"



SR. ELÍAS DIP RAMÉ
PRESIDENTE NACIONAL

Anexo: Tablas B-2, C-2, Sobre Peso y Dimensiones. *Estudio del TTI.

C.c.p. LIC. YURIRIA MASCOTT PÉREZ.- Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidenta del CCNNTT.

Ref. 281.

Av. Paseo de la Reforma No.104, 1er. piso, Col. Juárez, Tels.: 01 (55) 5703-1414, 5703-3559,
Fax: 5535-6565. C.P. 06600, Del. Cuauhtémoc, Cd. de México.

www.conatram.mx

CONATRAM

Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C.

TABLA B-2

PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

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

NA- No Autorizado

Av. Paseo de la Reforma No.104, 1er. piso, Col. Juárez, Tels.: 01 (55) 5703-1414, 5703-3559,
Fax: 5535-6565. C.P. 06600, Del. Cuauhtémoc, Cd. de México.

www.conatram.mx

CONATRAM

Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, A.C.

TABLA C-2
LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (m)			
			ET y A	B	C	D
C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5
C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA
C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA
C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA
C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA
T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,0	NA
T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,0	NA
T3-S2	5	18	23,0	20,8	18,5	NA
T3-S3	6	22	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S1-R2	5	18	31,0	NA	NA	NA
T2-S1-R3	6	22	31,0	NA	NA	NA
T2-S2-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S1-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S1-R3	7	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R2	7	26	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R4	9	34	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R3	8	30	31,0	NA	NA	NA
T3-S3-S2	8	30	25,0	NA	NA	NA
T2-S2-S2	6	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-S2	7	26	31,0	NA	NA	NA

NA-No Autorizado

Av. Paseo de la Reforma No.104, 1er. piso, Col. Juárez, Tels.: 01 (55) 5703-1414, 5703-3559,
Fax: 5535-6565. C.P. 06600, Del. Cuauhtémoc, Cd. de México.

www.conatram.mx