CAMARA DEL PAPEL

MAB - EHR - B000172943

Agosto 03, 2017.
Ref. 159

ING. ÁNGEL SÁNCHEZ TENORIO
COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN
DE TRANSPORTE TERRESTRE.
CALZADA DE LAS BOMBAS 411, 2DO. PISO
COL. LOS GIRASOLES, C.P. 04920, DEL. COYOACÁN,
CIUDAD DE MÉXICO.

Pedro Silva Rodríguez, con la personalidad que tengo ante Usted debidamente acreditada y reconocida, en mi carácter de apoderado legal y Director General de la Cámara Nacional de las Industrias de la Celulosa y del Papel (Cámara del Papel), señalando como domicilio para oír y recibir toda clase de notificaciones y documentos el contenido al calce del presente escrito, y autorizando para tales efectos al Lic. Juan Fernando Sánchez García y al Sr. Jorge Nogales Martínez, comparezco y expongo:

Que por este medio nos permitimos presentar en tiempo y forma los comentarios de la Cámara del Papel al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 07 de junio de 2017 para Consulta Pública por un plazo de 60 días naturales a partir de su fecha de publicación, lo que hacemos de la siguiente forma:

PROYECTO DE NOM-012-SCT-2-2017	COMENTARIOS DE LA CÁMARA DEL PAPEL
6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable: I. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera 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", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A". Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la	1.- El contenido del apartado 6.4.1.1., inciso II y III, dada su similitud en el texto consideramos que puede integrarse en uno solo abarcando los tres tipos de caminos "B", "C" y "D". COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA CONTROL DE GESTIÓN 04 AGO. 2017 RECIBIDO PROMOVENTE 11:57

CAMARA NACIONAL DE LAS INDUSTRIAS DE LA CELULOSA Y DEL PAPEL
Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6° Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx

Papel Cortesía de Scribe

Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación. El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos: (1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen caminos alternos de mayor especificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello. Conforme a lo anterior la Secretaría determinará si procede otorgar la autorización especial de conectividad por la distancia estrictamente necesaria, verificando que no existan caminos alternos de mayor especificación. 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 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. Para obtener la autorización especial de conectividad el usuario o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación para tal efecto. El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la	

CAMARA NACIONAL DE LAS INDUSTRIAS DE LA CELULOSA Y DEL PAPEL
Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, [illegible] Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx

Papel Cortesía de Scribe

	Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos: (1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen rutas alternas por caminos de mayor clasificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.	
III.	Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberá presentar ante la Secretaría una solicitud de autorización especial de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación. Para obtener la autorización especial de conectividad el permisionario deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación para tal efecto. El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el permisionario ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos: (1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o	

CAMARA NACIONAL DE LAS INDUSTRIAS DE LA CELULOSA Y DEL PAPEL
Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx

Papel Cortesía de Scribe

configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen rutas alternas por caminos de mayor clasificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.	
6.4.1.1 XIV. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de tres años, a partir de su emisión.	2.- En el inciso XIV, del mismo apartado 6.4.1.1., se refiere que las autorizaciones de conectividad tendrán una vigencia de tres años, plazo que consideramos debe ampliarse para que sea de cinco años y así no tener que estar revalidando en el corto plazo que de por sí cada vez es más fuerte la burocracia administrativa para estos trámites.
6.4.1.1 **De Tránsito:** ➢ Llevar en el vehículo la Carta de Porte o Nota de Embarque, para el caso de transporte privado. ➢ Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase. ➢ Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje. ➢ Cumplir con las disposiciones que establecen los siguientes instrumentos: o Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; o Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; o Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; o Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; o Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal; y, o La presente Norma Oficial Mexicana o la que la sustituya. ➢ Para el caso de tractocamiones semirremolque y tractocamión doblemente articulado, que transiten por carreteras sinuosas, deberán observar que los otros usuarios del camino circulen con seguridad, además de	3.- Dentro del apartado 6.4.1.1., existe un sub apartado que dice ": De Tránsito" y en su quinta viñeta refiere que para el caso de los tractocamiones semirremolque y tractocamión doblemente articulado, "deberán observarse que los otros usuarios del camino circulen con seguridad", redacción que desde nuestro punto de vista no es muy afortunada, más bien tiende a la confusión porque parece que le estuviera imponiendo la responsabilidad al conductor de un vehículo a que revise que el contrario cumpla con la norma en cuanto a seguridad en el circular, lo que sería incorrecto, ya que el circular correctamente es responsabilidad de ambos conductores de vehículos.

Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx
Papel Cortesía de Scribe

<table>
<tr>
<td>hacer alto total en un espacio apropiado para permitir el tránsito de los otros vehículos.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6.4.1.1
B. De Seguridad:

➢ Observar la velocidad máxima, por tipo de configuración vehicular, mostrada en la tabla siguiente o, en su caso, la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor:

<table>
<tr><th rowspan="2">Vehiculo o configuración vehicular con peso y dimensiones mayores a las permitidas en las carreteras de menores especificaciones</th><th colspan="3">Velocidad máxima en Km/hr, por tipo de carretera</th></tr>
<tr><th>B</th><th>C</th><th>D</th></tr>
<tr><td>C</td><td>70</td><td>60</td><td>50</td></tr>
<tr><td>C-R</td><td>50</td><td>40</td><td>30</td></tr>
<tr><td>T-S</td><td>60</td><td>50</td><td>45</td></tr>
<tr><td>T-S-R y T-S-S</td><td>50</td><td>40</td><td>30</td></tr>
</table>
➢ Mantener las luces encendidas en los caminos de menor especificación.

➢ Deberá de circular con un mínimo de 500 m. de separación respecto de otros vehículos.

No se podrá circular en convoy con otros vehículos que circulen al amparo de la Autorización.</td>
<td>4.- En el apartado 6.4.1.1., inciso “B. De Seguridad”, habla sobre la velocidad máxima dependiendo de la configuración vehicular y tipo de carretera, y señala de manera expresa que deben conservar una distancia mínima de 500 m de separación respecto de otros vehículos; esto lo veo en ocasiones difícil si no es que hasta imposible, porque la distancia, en primer lugar, no la fija nada más el conductor del vehículo de carga porque los demás conductores se acercan sin la distancia adecuada y sin respetar esta condición vial, y en segundo lugar, el conductor del vehículo de carga no puede técnicamente fijar una distancia mínima de 500 m, más bien lo hace de manera aproximada y dentro de las posibilidades de que los otros conductores no se acerquen a menos de esta distancia. Por lo anterior, se podría tener control respecto de los vehículos que circulan al frente pero no respecto de los vehículos que circulan en la parte posterior, por lo que cualquier diferencia de distancia podría ser calificada como infracción a esta Norma y sería en tal caso sancionada, lo cual sería un serio problema en su aplicación.</td>
</tr>
<tr>
<td>6.4.1.1
B. De Seguridad

➢ La configuración vehicular, durante la circulación en los caminos de menor clasificación, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de señalamiento:</td>
<td>5.- En el mismo apartado e inciso B, como una de las disposiciones de señalamiento, para los vehículos Tractocamión–Semirremolque (T-S) que circulen en los caminos de menor circulación, y que cuenten con la autorización de conectividad, entre otras condiciones, deben transitar acompañados de un carro piloto, condición que se nos hace demasiado rígida por las condiciones del tramos carretero en el que nos ubicamos como planta productora; es decir, el tramo vial se encuentra en óptimas condiciones en asfalto y ancho de la carretera sin curva pronunciadas lo que hace que el tramo completo que parte de autopista y conecta hasta Zinacantepec es considerada como tipo “C” en lugar de tipo “D” como actualmente es clasificada.</td>
</tr>
</table>

Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx

Papel Cortesía de Scribe

Configuración vehicular		Disposiciones de señalamiento por tipo de camino		
		B	C	D
Camión	C	• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo/blanco, y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo/blanco, y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Tractocamión - Semirremolque	T-S	• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo/blanco, y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Una Torreta. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo/blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Una Torreta. • Un carro plato • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Camión - Remolque	C-R	• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo/blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo/blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Dos Torretas. • Dos carros plato • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Tractocamión - Semirremolque - Remolque y Tractocamión - Semirremolque - Semirremolque	T-S-R y T-S-S	• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo/blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo/blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.	• Dos Torretas. • Dos carros plato • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.

6.4.1.1
B. De Seguridad

- Las torretas deberán estar provistas con lámparas giratorias de 360° que emitan luz ámbar cumpliendo con los estándares SAE Clase 1, o UNECE R-65, visible desde una distancia de 150 m., montada en la parte más alta posible del vehículo sobre la línea del centro, sin exceder las alturas permitidas.
- En los casos donde se especifique el uso de dos torretas, una deberá colocarse en la unidad motriz y otra en la parte posterior de la carga. Cuando se especifique una torreta, ésta deberá colocarse en la parte trasera de la configuración vehicular.

➢ Cuando las características de la carga, o el semirremolque o remolque, no permitan la colocación de una torreta, deberá colocarse un elemento luminoso que permita la identificación del vehículo a una distancia de 150 m. o Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación.

6.- En cuanto a las torretas de que habla el apartado referido, exigible para esta clase de vehículos (T-S), se indican que deben ser giratorias y visibles a una distancia mínima de 150 m, lo que pudiera resultar incongruente con la distancia mínima que en tal caso se exige a los conductores de los vehículos al circular en el tramo carretero de menor clasificación y que es de 500 m. En tal caso se debe aclarar para evitar confusiones.

7.- ASPECTOS GENERALES:

La restricción de la circulación de los automotores no solo impacta al sector de transporte, sino también a la micro, pequeñas y medianas empresas cuando estas se ven en la necesidad de contratar los servicios para la distribución de la mercancía (producto), de ahí el desacuerdo con esta norma oficial mexicana, que lejos de apoyar a la industria, y el fomento al

Papel Cortesía de Scribe

	empleo, es desalentadora para la inversión y generación de fuentes de trabajo, toda vez que de dicha NOM 012- SCT-2- 2017, se advierte: A.- A través de la NOM 012- SCT-2- 2017, se busca la seguridad del tránsito de vehículos en las vías terrestres de comunicación (carreteras), al grado de clasificar los vehículos automotores como C, CR, TS, TSR, etc. B.- Como consecuencia de la clasificación de los vehículos C, CR, TS, TSR, etc., existe también una clasificación de los caminos: ET4 y ET2, A4, A2, B4, B2, C y D, desconociéndose los criterios, las bases y los procedimientos técnicos, etc., sobre los cuales se sustentan las clasificaciones respectivas. En este orden de ideas, nos encontramos que en lugar de buscar realmente la seguridad del tránsito, el cuidado y conservación de los caminos y puentes federales, al regular el peso, las dimensiones y tamaño de los vehículos, lo cierto es que se exigen autorizaciones para utilizar caminos de menor clasificación creando más bien una notoria restricción para el libre tránsito y desplazamiento de los vehículos automotores con los consecuentes costos y trámites innecesarios que esto origina para el transportista, plantas productoras, empresario y para los conductores de los vehículos en carreteras federales .
6.4 Casos de conectividad. **6.4.1** Vehículos de Carga. **6.4.1.1** Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable: o	C.- Por otro lado, se condiciona la circulación de los C, C-R, TS, TSR, etc. por medio de una autorización de conectividad, en términos del numeral 6.4 de la NOM-012-SCT-2-2017, para que las configuraciones vehiculares que requieran circular por un camino de menor clasificación, ya sea para llegar o salir de la planta productora o centros logísticos, siempre que dicho camino no esté conectados a otros o tramos de un mismo eje. Ante dicha condicionante, nos encontramos con otro problema, el tránsito de las configuraciones vehiculares C, C-R, TS, TSR, etc., podrán circular en caminos de menor clasificación (tipo ET y A), solo si cuentan: a) Con un permiso de conectividad.

Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx
Papel Cortesía de Scribe

	b) Contar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y dimensiones estén autorizados para caminos ET y A. c) Demostrar que no existen caminos alternos de mayor especificación y cumplir con las medidas de seguridad para transitar en el camino de menor clasificación. Estas condiciones, entorpecen ya no solo el libre tránsito de vehículos automotores, sino que menoscaba las operaciones de las empresas, al encontrarse constreñidos a realizar una serie de trámites ante la autoridad, en la que dependerá del tiempo, costo, y rezago administrativo la respuesta, y además de tener la obligación de demostrar que no existen otros caminos para el tránsito de los vehículos automotores que cargan la mercancía, aunado al cumplimiento de una serie de requisitos, que representan un impacto económico en las operaciones de las empresas, ello sin contar que dichas medidas de seguridad son irracionales, solo por mencionar que se condicione el tránsito de los vehículos automotores en un camino de menor clasificación al uso de un carro piloto, condición que lejos de resultar eficiente provoca que el tránsito vehicular se torne lento e inseguro y de alto riesgo, ya que genera la acumulación de tránsito, que en diversas ocasiones el transito particular rebasa sin la precaución debida, todo esto como consecuencia del uso del carro piloto, ya que no se justifica el uso del carro piloto para este tipo de camiones. Dicho lo anterior, es evidente que la circulación de vehículos automotores en tramos de menor clasificación dependerá de la decisión discrecional del funcionario que tenga a su cargo el área de competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable:	D.- Asimismo, el uso de los fulles, conlleva a una corresponsabilidad de la carga entre el transportista y la empresa, de este modo ahora quienes están obligados a solicitar un permiso de conectividad serán las empresas cuando se encuentren en el supuesto del numeral 6.4.1.1, fracción I de la NOM, y ante el caso de una irregularidad se sancionará al transportista y al dueño de la carga y se cancelará el permiso de conectividad, de modo que no podrían utilizarse estos camiones.

Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx
Papel Cortesía de Scribe

I. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera 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", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A". Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación. El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos: (1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen caminos alternos de mayor especificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello. Conforme a lo anterior la Secretaría determinará si procede otorgar la autorización especial de conectividad por la distancia estrictamente necesaria, verificando que no existan caminos alternos de mayor especificación.	E.- Implica un alto costo la transportación de mercancías, al pretender eliminar la circulación de los fulles, pues se tendría que contratar más unidades de carga con menor peso de transportación, sin que esto realmente beneficie al propósito y objetivo de la Norma en comento.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos solicitarle atentamente lo siguiente:

PRIMERO.- Tenernos por presentados en los términos del presente escrito.

CAMARA NACIONAL DE LAS INDUSTRIAS DE LA CELULOSA Y DEL PAPEL
Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx

Papel Cortesía de Scribe

SEGUNDO.- Que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre tome en consideración los comentarios emitidos por las industrias de la Celulosa y del Papel en México, con el propósito de realizar las adecuaciones pertinentes en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

ATENTAMENTE
CÁMARA NACIONAL DE LAS INDUSTRIAS
DE LA CELULOSA Y DEL PAPEL

LIC. PEDRO SILVA RODRÍGUEZ
DIRECTOR GENERAL

C.c.p. Ing. Miguel Elizalde Lizárraga.- Presidente de la Comisión de Transporte de la CONCAMIN.
C.c.p. Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero.- Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.
C.c.p. Consejo Directivo de la Cámara del Papel.

CAMARA NACIONAL DE LAS INDUSTRIAS DE LA CELULOSA Y DEL PAPEL
Jaime Balmes No. 11, Edificio B, 6º Piso Local 601, Col. Los Morales, 11510 Ciudad de México, Tel. 2122 2130, Fax 2122 2140, e-mail: camaradelpapel@camaradelpapel.com.mx
Papel Cortesía de Scribe