

MAB-EHR-B000172966

**Cofemer Cofemer**

---

**De:** miguel angel santiago solis <colombia.amotac@hotmail.com>  
**Enviado el:** viernes, 4 de agosto de 2017 11:39 p. m.  
**Para:** Cofemer Cofemer  
**Asunto:** comentario al proyecto de la NOM 012-SCT-2-2017  
**Datos adjuntos:** 1.jpg; 2.jpg; 3.jpg; 4.jpg



Mtro. Emilio Gutierrez Caballero.  
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria  
Presente:

En seguimiento darle nuestros comentarios al Proyecto de la Nom 012-SCT--2-2017 " Sobre el Peso y las Dimensiones Máximas con los que Pueden Circular Los Vehículos de Auto transporte que Transitan en las Vías Generales e Comunicación de Juridiccion Federal" del cual solicitamos sea integrados para su valuacion en la norma en comento.

sin mas por el momento quedamos a sus ordenes y me es afectuoso mandarle un caluroso saludo.

## Cofemer Cofemer

---

**De:** miguel angel santiago solis <colombia.amotac@hotmail.com>  
**Enviado el:** lunes, 7 de agosto de 2017 02:03 a. m.  
**Para:** Cofemer Cofemer  
**Asunto:** PROPUESTA NÓM 012  
**Datos adjuntos:** propuesta nom 012 2017 MIGUEL TERMINADO DOMINGO.docx



Mtro. Emilio Gutierrez Caballero.

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Presente:

En seguimiento darle nuestros comentarios al Proyecto de la Nom 012-SCT--2-2017 "Sobre el Peso y las Dimensiones Máximas con los que Pueden Circular Los Vehículos de Auto transporte que Transitan en las Vías Generales e Comunicación de Juridiccion Federal" del cual solicitamos sea integrados para su valuacion en la norma en comento.

sin mas por el momento quedamos a sus ordenes y me es afectuoso mandarle un caluroso saludo.

**ALIANZA MEXICANA DE**

**ORGANIZACIÓN**

**DE TRANSPORTISTAS**



# **AMOTAC**

## **CIUDAD DE MEXICO**

**AMOTAC CIUDAD DE MEXICO**

**COORDINADOR: MIGUEL ANGEL SANTIAGO SOLIS**

**CEL 5536616537 MOVISTAR**  
**5521283061 TELCEL**  
**5546070851 NEXTEL**  
**72\*172708\*5 ID**

**OFICINA:**

**Cda de Bellzario Dominguez 48, San Pedro Xalostoc, Ecatepec Edo de Mex Tel/ 5**

---

**De:** miguel angel santiago solis <colombia.amotac@hotmail.com>

**Enviado:** domingo, 6 de agosto de 2017 11:55 p. m.

**Para:** alex15-rc@live.com.mx; JULIETA ALVARADO; mario david; miguel angel santiago solis

**Asunto:** PROPUESTA NOM 012



# AMOTAC

07 AGOSTO DEL 2017

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



**PRESENTE:**

Por medio de la presente y de acuerdo al artículo 8 de la Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos y conforme a el 69 E, 69 H, 69 K, de la Ley de Procedimiento Administrativo, me es obstante exponer comentarios respecto **PROYECTO DE LA 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.** Mismo que fue publicado el 18 de mayo del 2017 en el Diario Oficial de la Federación.

Mismo que adjuntamos la observación a el proyecto en comento en 4 hojas misma que también fue dirigido a la Lic. Yuriria Mascott Perez.

Subsecretaria de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre (CCNN-TT), y en ese orden de ideas la propuesta ante cofemer es la misma del cual solicitamos sean tomadas en cuenta e incluidas, como publicadas.



# AMOTAC

**LIC. YURIRIA MASCOTT PEREZ.**

*SUBSECRETARIA DE LA SCT Y PRESIDENTA DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE (CCNN-TT).*

**P R E S E N T E**

Me dirijo a Usted de la manera más atenta en su carácter de subsecretaria de transporte y presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre (CCNNTT), con el propósito de que se conozcan y se tomen en cuenta las opiniones de esta Alianza Mexicana de Organización de Transportistas A.C. (AMOTAC) sobre este proyecto de norma PROY-NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que puedan circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, que se pone a consideración de los interesados en estos temas del transporte de carga terrestre.

Este proyecto de norma, nace a partir del foro de transporte en el Senado de la Republica que se dio el pasado 26 de Octubre del 2016, provocado por las diferentes manifestaciones de inconformidad de los diferentes sectores de la sociedad, por nuestra AMOTAC y por los miles de accidentes mortales provocados por vehículos doblemente articulados, quienes han participado de manera directa e indirecta, estos han venido creciendo de forma escandalosa, llenando día a día las notas en los medios de comunicación además que, en este tipo de configuración se nota su crecimiento cada día más alarmante en las carreteras federales y estatales, sin que la autoridad correspondiente tome verdaderas medidas para REGULAR o PROHIBIR esta mortal configuración, prestándose inclusive la SCT a otorgar algunos "permisos especiales de conectividad", mismos que son totalmente CONTRARIOS a lo que la misma NOM-012-SCT-2-2014 establece y persigue como finalidad, y la cual es la SEGURIDAD, tema que es contrario con la expedición de esos permisos especiales de conectividad, que autorizan a circular vehículos doblemente articulados en carreteras de baja clasificación, que la misma norma PROHIBE, creemos que este proyecto de norma es para legalizar lo que es ilegal, el vehículo doblemente articulado.

En lo referente a este proyecto nuestra opinión es:

1. De la circulación en periodos vacacionales; se agregaría los puentes largos vacacionales, en estas fechas, se debe prohibir totalmente la circulación a vehículos DOBLEMENTE ARTICULADOS, no importando que producto o carga transporten, ya que en años NO han tomado esta medida a pesar de los accidentes ocurridos, en estos periodos de vacaciones y "puentes largos".



# AMOTAC

2. Del peso bruto vehicular según el punto 6.1.2 autorizado a las diferentes configuraciones se debe eliminar el sobrepeso por eje de tracción de 1.5 toneladas y de 1.00 toneladas por eje de arrastre, por la razón de que forzan el sistema de frenado, además de que utilizan más fuerza neumática (aire), por llevar instalada la suspensión neumática, que es requisito para tener este "beneficio", además de la mayoría de los aditamentos con los que funciona un tracto-camión, como fan-clutch, asientos, cornetas, etc.. Esto los hace ser más ineficientes y peligrosos, pues a más peso, más uso de aire.
3. De las dimensiones máximas autorizadas, solicitamos que NO se autoricen más dimensiones a las establecidas, para cualquier configuración ya que en la NOM-012-SCT-2-2014 se autorizaron 50 cm. Para el vehículo T3-S2-R4, Mas a la anterior y hoy pretenden que se autoricen otros 40 centímetros más, Además proponemos que se respete la circulación de los vehículos según sea su peso y longitud en las carreteras clasificadas para ese fin, según lo establece la NOM-012-SCT-2-2014.
4. En el punto 6.4. Que se refiere a la CONECTIVIDAD, proponemos que sean eliminados los permisos de conectividad a vehículos doblemente articulados, por la razón de que desde el inicio del viaje saben que destino llevan y deberán adecuarse al destino y carretera final y para los "permisos especiales de conectividad" que actualmente la SCT otorga a empresas productoras de carga, para circular más de 30 km a vehículos doblemente articulados, con el peso máximo autorizado más el "beneficio" del sobrepeso por eje, opinamos y solicitamos sean cancelados de manera inmediata a los que ya autorizaron y no se otorgue ni uno más por SEGURIDAD, con estos permisos se promueve la corrupción, la inseguridad y la competencia desleal. Ya que obliga al transportista a trabajar bajo las condiciones de carga, pago de fletes y tiempos de pago de los mismos por los empresarios beneficiados con estos permisos, esos "permisos especiales" deben ser únicamente para transportar solo por una ocasión piezas voluminosas y de gran peso.
5. Del punto 6.5 de vehículos de configuraciones especiales que ya estén en la NOM actual, proponemos que se revise a conciencia por que los vehículos que transportan vehículos nuevos y sin rodar, exceden en mucho las dimensiones de largo alto y ancho, pero vemos que argumentan permisos especiales que desconocemos, y que al ser motivo de accidente por choque de frente o por alcance la carga transportada es la afectada por sus excesos de dimensiones con los que circula aun de vacío.



# AMOTAC

6. En el punto 12, preguntamos el por qué este proyecto de NOM. No se adapta a normas internacionales en lo relacionado al peso y dimensiones ya que solo en nuestro país se autorizan estos grandes volúmenes de carga en un solo camión.
7. DEFINICIONES en el punto 4.12. En lo que se refiere al CONVERTIDOR o DOLLY, proponemos se eliminen esta definición hasta en tanto no llegar a un estudio más profundo sobre la negación o aceptación de este vehículo, ya que actualmente es de fabricación casera, no cuenta con placa de registro de resistencia, capacidad de carga y circula de manera ILEGAL ya que no cuenta con NIV, tarjeta de circulación, ni placas y en varias ocasiones lo llevan enganchado en la parte trasera provocando falta de visibilidad para el vehículo que lo transporta.
8. Del punto 4.3 que se refiere a las cadenas de seguridad o cables de acero para mantener unidos remolques, esta medida NO FUNCIONA, al contrario estos cables si son de una resistencia mayor, provocan el arrastre del otro remolque y del tracto-camión en caso de desprendimiento o accidente y las cadenas se revientan al mínimo esfuerzo, pensamos que solo es un pretexto o requisito para permitir el sobrepeso.
9. De las TRICUERNAS Y CUATRICUERNAS, solicitamos que esta figura se prohíba, por el peligro que representa y por lo frágil de la sujeción con que transitan, lo ideal sería el "Dual" o sea serian 2 vehículos de traslado siempre y cuando cuenten con su permiso del SPF o de transporte privado de carga, ya que actualmente circulan sin ningún documento y son vehículos para exhibición y venta, nunca del Servicio Público Federal.
10. De las recomendaciones sugeridos por "EXPERTOS", diferimos totalmente de esas recomendaciones, que van directamente a permitir, autorizar y hasta IMPONER, un vehículo que hasta la fecha lo único que ha probado es que es totalmente inseguro y que de permitirlo se estará autorizando un "permiso para matar", los GPS son aparatos de localización vehicular que solo le son útiles a quien los contrata para ubicar su vehículo.

De los "gobernadores" de velocidad solo funcionan igual que el GPS, pero nunca ayudan a detener un vehículo en una bajada cuando este lleva sus frenos calientes.

Para regular la velocidad de cualquier vehículo de carga o pasaje, lo único que puede ayudar a que los vehículos lleven una velocidad controlada al kilometraje propuesto es cambiar las coronas y piñones de los diferenciales de los vehículos de carga, así como sus cajas de velocidad, regular estas a más bajas



# AMOTAC

velocidades y se puede ordenar a las diferentes fabricantes y armadoras de camiones autobuses y tracto-camiones que de fábrica así salgan a la venta, dependiendo el uso o la necesidad para que se vaya a utilizar, porque actualmente los fabrican y entregan para competencias de velocidad. De tener que regular el DOLLY o ENSAMBLE, para que cumpla con los requisitos propuestos por ustedes para poder circular, proponemos que, no se permita la circulación de ni un solo vehículo doblemente articulado, hasta que no cumplan con todos los requisitos que se establezcan en esta consulta, y que tanto la Secretaria de Comunicaciones y Transporte y la Policía Federal Ayuden a que se cumpla con este nuevo reglamento.

La postura de esta Alianza Mexicana de Organización de Transportistas AMOTAC, es de total rechazo a la legalización de esta configuración de transporte, llamada DOBLE ARTICULADO.

México tiene vehículos de transporte de sobra para cubrir sus necesidades para transportar cualquier tipo de carga y de personas que se requiera, actualmente más del 30% del transporte de carga circula vacío por falta de trabajo, provocado por los sobrepesos y la gran competencia desleal inducida por estos vehículos, además de que han empobrecido a la clase trabajadora de operadores de tracto camiones y camiones unitarios por los sueldos tan bajos, causados por la sobreoferta de empleos y por la imposición de estos transportes, creemos que bastaría analizar las estadísticas REALES de accidentes y muertes que estos vehículos provocan cada año, además de que por su lento caminar en las pendientes y ciudades, provocan grandes filas y la contaminación que esto provoca, por su gasto doble de combustibles, balatas, aceites, etc. y además del riesgo en rebases desesperados de los automovilistas.

De los auto-tanques, estos vehículos de ninguna manera deben de circular con doble remolque en ninguna carretera ni federal, estatal o municipal, por el gran riesgo que esto representa, en los accidentes de auto-tanques con doble remolque los derrames ecológicos, son dobles y el riesgo de explosión e incendio se duplica, dejando al usuario totalmente indefenso.

Esperemos que estos comentarios les hagan ver la realidad y sean considerados ya que a México y al transporte mexicano, no le hace falta este tipo de configuraciones vehiculares a nadie.

ATENTAMENTE  
Querétaro, Qro. A 2 de Agosto de 2017

Rafael Ortiz Pacheco  
Presidente Nacional de AMOTAC

C.c.p. Lic. Adolfo Elim Luviano Heredia - Secretario técnico del CCNNTT



# AMOTAC

07 AGOSTO DEL 2017



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

**PRESENTE:**

Por medio de la presente y de acuerdo al artículo 8 de la Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos y conforme a el 69 E, 69 H, 69 K, de la Ley de Procedimiento Administrativo, me es obstante exponer comentarios respecto **PROYECTO DE LA 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.** Mismo que fue publicado el 18 de mayo del 2017 en el Diario Oficial de la Federación.

La Alianza Mexicana de Organización de Transportistas AC, por sus siglas AMOTAC misma que representa a una importante número de transportistas en diversas modalidades, y preocupado por la seguridad de los usuarios de la red carretera y los transportistas, misma que la red carretera requiere tener la normatividad aplicable y sustentable, misma que para transitar por diversos tipos de carreteras de diversas clasificaciones en el cual donde se requiere el permiso de conectividad por ser una necesidad en específico:

**6.4. Casos de Conectividad.**

**6.4.1. Vehículos de Carga.**

**6.4.1.1. Para ara 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:**

| DICE | PROPUESTA | COMENTARIO |
|------|-----------|------------|
|------|-----------|------------|



# AMOTAC

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

I.El usuario transportista de carro por entero 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 solicitante, transportista de carro por entero o 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 transportista de carro por entero o el transportista de carga consolidada mismo que podrá realizar 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

En relación a este párrafo se considera incluir a el transportista de carro entero y carga consolidada como la referencia de "Criterios de Aplicación de la corresponsabilidad en la Prestación del Servicio que Ampara la Carta de porte" D.O.F. 31 Mayo 2016.

la congruencia con la adición de SOLICITANTE en vez de "usuario" y sea de una manera genérica.

Se considere la importancia de resistencia de la infraestructura carretera y puentes.

Se prohíba la circulación de las siguientes configuraciones en las carreteras Tipo "B" y "C":

C2 R2  
C3 R2  
C2 R3  
C3 R3

T2-S1-R2  
T2-S2-R2  
T2-S1-R3  
T3-S1-R2  
T3-S1-R3  
T3-S2-R2  
T3-S2-R3  
T3-S2-R4  
T2-S2-S2  
T3-S2-S2  
T3-S3-S2

Ya que representan inseguridad



# AMOTAC

carretera tomando en consideración los siguientes elementos.

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

técnica, y considerar "Criterios de Aplicación de la corresponsabilidad en la Prestación del Servicio que Ampara la Carta de porte" D.O.F. 31 Mayo 2016, como también en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos.

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.

la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá de solicitar a la misma secretaria que por ende en su sistema de datos debe de contar la alternancia de los caminos para poder otorgar la conectividad y contar con la vida útil de los puentes y su vigencia del cual demostrar que no existen caminos alternos en el cual deberá de quedar asentado en el mismo permiso de conectividad y quedara asentado que cumple con las condiciones de seguridad para ello.

**Que sea la secretaria quien deba de contar con el estudio técnico como las alternancias de caminos ya que quien cuente con la base datos.**



# AMOTAC

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.

Conforme a lo anterior la Secretaría determinará y resolverá la autorización especial de conectividad por la distancia estrictamente necesaria, verificando que no existan caminos alternos de mayor especificación.

**II.** No se la permitirá la circulación de los vehículos o configuraciones vehiculares doblemente articulado en un camino tipo "B", ni la de tipo "C", se utilizara la conectividad para configuración (T 3 S3), (T3 S2) y el permiso de conectividad para la configuración de tracto camión articulado T 3 S3, o T3 s 2) y se utilizara 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 deberá exceder los 50 km, mismo que se establece en el permiso 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.

**Es de considerar los siguientes comentarios adicionales al proyecto en comento**

## **1.- DE LA CIRCULACIÓN EN PERIODOS VACACIONALES:**



Conforme a la gran afluencia de usuarios de la red carretera y las estadísticas de siniestralidad durante la temporada de vacaciones es de **RESTRINGIR DE MANERA TOTAL LA CIRCULACION DEL VEHICULO DOBLEMENTE ARTICULADO**, ya que se adaptaría a las medidas de seguridad.

## 2.- DEL BENEFICIO DEL PESO MÁXIMO:

La facultad de otorgarle el peso máximo por eje, le desproporciona la capacidad de trabajo al sistema de compresión de aire en donde incluye varios factores y eso lo establece como inseguridad ya que el diseño de trabajo es desproporcional y no puede otorgar un beneficio de peso máximo.

## 3.- DE LA CONECTIVIDAD:

Los permisos sean retirados en la mayor brevedad ya que se antepone a los, lineamientos técnicos y específicos de la norma en comento.

## 4.- DE LOS VEHICULOS CON CONFIGURACIONES ESPECIALES:

Actualmente existe las llamadas "nodrizas" quienes trasladan vehículos nuevos sin rodar por ser de características diversas ya que anteponen la **"NORMA Oficial Mexicana 035-SCT-2-2010 de los Remolques y Semirremolques-Especificaciones de Seguridad y Métodos de Prueba"**, y por tener diversos tipos de vehículos sus características de fabricación son variadas y de acuerdo a la marca no se adecuan a el traslado del mismo y se pretende eliminar permisos mismos que se otorgaban para el traslado de los mismos y con la modificación a el numeral 6.4. les daría la oportunidad de poder circular por carreteras de baja clasificación y eso antepone la seguridad.

## 5.- DE LOS CONVERTIDORES:

Actualmente no existe la regulación total y plena de la legalidad ya que contrapone la misma **"NORMA Oficial Mexicana 035-SCT-2-2010 de los Remolques y Semirremolques-Especificaciones de Seguridad y Métodos de Prueba"**, deben de ser desarticulados y apearse a la normatividad aplicable.

## 6.- DE LAS CADENAS DE SEGURIDAD:

Aunque se pudiera decir que se establece el estudio de seguridad que es uno de los complementos de seguridad para arrastrar el segundo remolque, se pudiera considerar que sostendría que el doble remolque es seguro, del cual vemos que antepone la ley de la física su circulación y no propiamente las cadenas cumplan con el desgaste de ni determina su resistencia.

## 7.- DE LAS TRICUERNAS Y CUATRICUERNAS:

Este tipo de configuración no tiene la existencia de ser ya que su acoplamiento no reúne las características de seguridad mínimas de seguridad, y anteponen los lineamientos técnicos y normativos.



# AMOTAC

## 8.- DE LOS GOBERNADORES IMPLEMENTOS ADICIONALES:

Dichos implementos adicionales no son bastos ni suficientes para la seguridad, ya que solo especifican medidas de limitación y eso no garantiza la seguridad, independientemente que la fabricación mecánica del vehículo no se diseñó con el objetivo de ser utilizado el implemento y eso le sumaría seguridad.

Por lo anterior, pedimos atentamente sean tomados en consideración los comentarios **PROYECTO DE LA 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** . Mismo que fue publicado el 18 de mayo del 2017.

ATENTAMENTE

COORDINADOR NACIONAL AMOTAC

MIGUEL ANGEL SANTIAGO SOLIS

Mario Emilio Gutiérrez Caballero

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.

COFEMER

PRESENTE:

Por medio de la presente y de acuerdo al artículo 8 de la Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos y conforme a el 69 E, 69 H,69 K, de la Ley de Procedimiento Administrativo, me es obstante exponer comentarios respecto **PROYECTO DE LA 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** . Mismo que fue publicado el 18 de mayo del 2017 en el Diario Oficial de la Federación

La Alianza Mexicana de Organización de Transportistas AC, por sus siglas AMOTAC misma que representa a una importante número de transportistas en diversas modalidades, y preocupado por la seguridad de los usuarios de la red carretera y los transportistas, misma que la red carretera requiere tener la normatividad aplicable y sustentable, misma que para transitar por diversos tipos de carreteras de diversas clasificaciones en el cual donde se requiere el permiso de conectividad por ser una necesidad en específico:

#### 6.4. Casos de Conectividad.

##### 6.4.1. Vehículos de Carga.

**6.4.1.1. Para ara 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:**

| DICE | PROPUESTA | COMENTARIO |
|------|-----------|------------|
|------|-----------|------------|

|  |  |   |
|--|--|---|
| 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 | I.El usuario <b>transportista de carro por entero o transportista de carga consolidada</b> , 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 | <b>En relación a este párrafo se considera incluir a el transportista de carro entero y carga consolidada como la referencia de "Criterios de Aplicación de la corresponsabilidad en la Prestación del Servicio que Ampara la Carta de porte" D.O.F. 31 Mayo 2016.</b><br><br><b>la congruencia con la adición de SOLICITANTE en vez de "usuario" y</b> |
|--|--|---|

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>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"</p>  | <p>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".</p>  | <p><b>sea de una manera genérica.</b></p> <p><b>Se considere la importancia de resistencia de la infraestructura carretera y puentes.</b></p> <p><b>Se prohíba la circulación de las siguientes configuraciones en las carreteras Tipo "B" y "C":</b></p>   |
| <p>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.</p>  | <p>Para obtener la autorización especial de conectividad, <b>el solicitante, transportista de carro por entero o carga consolidada</b> deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación.</p>   | <p><b>C2 R2</b></p> <p><b>C3 R2</b></p> <p><b>C2 R3</b></p> <p><b>C3 R3</b></p>   |
| <p>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.</p> | <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario <b>transportista de carro por entero o el transportista de carga consolidada mismo que podrá realizar</b> 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, <b>y considerar "Criterios de Aplicación de la corresponsabilidad en la Prestación del Servicio que Ampara la Carta de porte" D.O.F. 31 Mayo 2016, como también</b> en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos.</p> | <p><b>T2-S1-R2</b></p> <p><b>T2-S2-R2</b></p> <p><b>T2-S1-R3</b></p> <p><b>T3-S1-R2</b></p> <p><b>T3-S1-R3</b></p> <p><b>T3-S2-R2</b></p> <p><b>T3-S2-R3</b></p> <p><b>T3-S2-R4</b></p> <p><b>T2-S2-S2</b></p> <p><b>T3-S2-S2</b></p> <p><b>T3-S3-S2</b></p> <p><b>Ya que representan inseguridad</b></p> |
| <p>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.</p>   | <p>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.</p>   | <p><b>Que sea la secretaria quien deba de contar con el estudio técnico como las alternancias de caminos ya que quien cuente con la base datos.</b></p>   |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.</p> <p>la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá <b>de solicitar a la misma secretaria que por ende en su sistema de datos debe de contar la alternancia de los caminos para poder otorgar la conectividad y contar con la vida útil de los puentes y su vigencia del cual demostrar que no existen caminos alternos en el cual deberá de quedar asentado en el mismo permiso de conectividad y quedara asentado</b> que cumple con las condiciones de seguridad para ello.</p> <p>Conforme a lo anterior la Secretaría determinará <b>y resolverá</b> la autorización especial de conectividad por la distancia estrictamente necesaria, verificando que no existan caminos alternos de mayor especificación.</p> <p>II. <b>No se la</b> permitirá la circulación de los vehículos o configuraciones vehiculares <b>doblemente articulado</b> en un camino tipo "B",<b>ni la de tipo "C", se utilizara la conectividad para configuración (T 3 S3),(T3 S2) y el permiso de conectividad para la configuración de tracto camión articulado T 3 S3, o T3 s 2) y se utilizara 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 deberá exceder los 50 km, mismo</b></p> |  |
|---|---|--|

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>que se establece en el permiso 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.</p> |  |
|--|--|--|

**Es de considerar los siguientes comentarios adicionales al proyecto en comento**

**1.- DE LA CIRCULACIÓN EN PERIODOS VACACIONALES:**

Conforme a la gran afluencia de usuarios de la red carretera y las estadísticas de siniestralidad durante la temporada de vacaciones es de **RESTRINGIR DE MANERA TOTAL LA CIRCULACION DEL VEHICULO DOBLEMENTE ARTICULADO**, ya que se adaptaría a las medidas de seguridad.

**2.- DEL BENEFICIO DEL PESO MÁXIMO:**

La facultad de otorgarle el peso máximo por eje, le desproporciona la capacidad de trabajo al sistema de compresión de aire en donde incluye varios factores y eso lo establece como inseguridad ya que el diseño de trabajo es desproporcional y no puede otorgar un beneficio de peso máximo.

**3.- DE LA CONECTIVIDAD:**

Los permisos sean retirados en la mayor brevedad ya que se antepone a los, lineamientos técnicos y específicos de la norma en comento.

**4.- DE LOS VEHICULOS CON CONFIGURACIONES ESPECIALES:**

Actualmente existe las llamadas “nodrizas” quienes trasladan vehículos nuevos sin rodar por ser de características diversas ya que anteponen la **“NORMA Oficial Mexicana 035-SCT-2-2010 de los Remolques y Semirremolques-Especificaciones de Seguridad y Métodos de Prueba”**, y por tener diversos tipos de vehículos sus características de fabricación son variadas y de acuerdo a la marca no se adecuan a el traslado del mismo y se pretende eliminar permisos mismos que se otorgaban para el traslado de los mismos y con la modificación a el numeral 6.4. les daría la oportunidad de poder circular por carreteras de baja clasificación y eso antepone la seguridad.

**5.- DE LOS CONVERTIDORES:**

Actualmente no existe la regulación total y plena de la legalidad ya que contrapone la misma **“NORMA Oficial Mexicana 035-SCT-2-2010 de los Remolques y Semirremolques-Especificaciones de Seguridad y Métodos de Prueba”**, deben de ser desarticulados y apegarse a la normatividad aplicable.

#### **6.- DE LAS CADENAS DE SEGURIDAD:**

Aunque se pudiera decir que se establece el estudio de seguridad que es uno de los complementos de seguridad para arrastrar el segundo remolque, se pudiera considerar que sostendría que el doble remolque es seguro, del cual vemos que antepone la ley de la física su circulación y no propiamente las cadenas cumplan con el desgaste de ni determina su resistencia.

#### **7.- DE LAS TRICUERNAS Y CUATRICUERNAS:**

Este tipo de configuración no tiene la existencia de ser ya que su acoplamiento no reúne las características de seguridad mínimas de seguridad, y anteponen los lineamientos técnicos y normativos.

#### **8.- DE LOS GOBERNADORES IMPLEMENTOS ADICIONALES:**

Dichos implementos adicionales no son bastos ni suficientes para la seguridad, ya que solo especifican medidas de limitación y eso no garantiza la seguridad , independientemente que la fabricación mecánica del vehículo no se diseño con el objetivo de ser utilizado el implemento y eso le sumaria seguridad.

Por lo anterior, pedimos atentamente sean tomados en consideración los comentarios ***PROYECTO DE LA 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*** . Mismo que fue publicado el 18 de mayo del 2017

**ATENTAMENTE**

**MIGUEL ANGEL SANTIAGO SOLIS**