

## **ACTA DE LA CUARTA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE.**

Siendo las diez horas del día veinte y cuatro de septiembre de dos mil catorce, se llevó a cabo la Cuarta Sesión Extraordinaria de 2014 del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), en la Sala de Usos Múltiples de la Dirección General de Autotransporte Federal, sita en Calzada de las Bombas No. 411-11º piso, Ciudad de México, Distrito Federal. La sesión fue presidida por el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, Presidente Suplente del CCNN-TT y Director General de Autotransporte Federal, acompañado por la Lic. Francisca Ofelia Amaro Martínez, Secretaria de Actas del CCNN-TT y Directora General Adjunta de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Autotransporte, con la participación de los representantes de las Dependencias y Organizaciones que establecen las Reglas de Operación del CCNN-TT, de conformidad con la siguiente Orden del Día:

### **Orden del Día.**

1. Registro de participantes.
2. Aprobación del Acta de la Tercera Reunión Extraordinaria 03/2014 celebrada el 14 de julio de 2014.
3. Subcomité No. 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación".
  - Presentación para Aprobación de las Respuestas a Comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 *Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014.
  - Aprobación de la Norma Oficial Mexicana definitiva NOM-012-SCT-2-2014 *Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, para su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
4. Acuerdos.

#### **1. Registro de participantes.**

Lic. Federico Domínguez Zuloaga	Presidente Suplente del CCNN-TT.
Lic. Francisca Ofelia Amaro Martínez	Secretaria de Actas.
Ing. Ángel Sánchez Tenorio.	Coordinador del Subcomité No. 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación".
Lic. Rodrigo Ortega Arreguín.	Dirección General de Normas/SE
C. P. Edgar Muñoz Serrano.	Coordinador Suplente del Subcomité No. 3 Transporte Ferroviario
Lic. Cuauhtli Hernández Torres	Comisión Nacional de Seguridad Nuclear y Salvaguardias/SENER.

Q. Nidia Coyote Estrada.	Comisión Federal de Protección Contra Riesgos Sanitarios/SSA.
Ing. José Guadalupe Lora Torres.	Dirección General de Seguridad y Salud en el Trabajo/STPS.
Bió. José Humberto Cuevas García.	Dirección General de Gestión Integral, Materiales y Actividades Riesgosas/SEMARNAT.
M. C. Leticia López Álvarez.	Dirección General de Fomento Ambiental, Urbano y Turístico/SEMARNAT.
Lic. Samuel Reyes Ramírez.	Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo/SRE.
Ing. Neftalí Reyes Carranza.	Dirección General de Sanidad Vegetal/SAGARPA.
Lic. Claudia E. Sánchez Ramírez.	Administración Central de Normatividad Aduanera/SHCP.
Cap. 1/o. M.G. Alejandro Fernández Ambrosio.	Dirección General del Registro Federal de Armas de Fuego y Control de Explosivos/SEDENA.
Lic. Erika Castillo Caballero.	Dirección General de Vinculación, Innovación y Normatividad en Materia de Protección Civil/SEGOB.
Subinspector Ignacio A. González García.	Policía Federal/CNS
Dr. Alberto Mendoza Díaz.	Instituto Mexicano del Transporte/IMT.
Ing. Alfonso M. Elizondo Ramírez.	
Ing. Miguel Flores Méndez.	Petróleos Mexicanos/PEMEX.
C. Elías Dip Ramé.	Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos/CONATRAM.
Ing. Claudio Gallegos Pérez.	
Lic. José Luis Fuente Pochat.	Confederación de Cámaras Industriales/CONCAMIN.
Lic. David Valente Vertti Cruz.	Cámara Nacional del Autotransporte de Carga/CANACAR.
Lic. Tomás Martínez López.	
Lic. Felice Minutti López Velarde.	Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo/CANAPAT.
Ing. Miguel H. Elizalde Lizarraga.	Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT)
Ing. Leonardo Gómez Vargas.	Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C./ANTP.
Lic. Patricia Vizcaya Ángeles.	
Ing. David Estrada Amador	Asociación Nacional de la Industria Química/ANIQ.
Ing. Azucena Rivera Vázquez	Asociación Nacional de Fabricantes de Pinturas y Tintas, A.C. (ANAFAPYT)
C. Roberto de la Vega Moreno	Asociación Nacional de Fabricantes de Documentos Oficiales e Identificación Vehicular, A.C./ANFDOIV.
M. Vicente Mayagoitia Barragán	Instituto Politécnico Nacional/IPN.
Lic. José Antonio Bonilla Meléndez	
Lic. Jesús M. Ramos Montiel.	Procuraduría Federal del Consumidor/PROFECO.
Ing. G. Gustavo Manzo García	Dirección General de Servicios Técnicos.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga dio la bienvenida a todos los presentes a la Cuarta Sesión Extraordinaria 2014 del CCNN-TT, órgano colegiado para la elaboración de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de Transporte Terrestre. Además precisó que el Dr. Carlos Almada López, Subsecretario de Transporte, tuvo a bien designarlo a través de oficio No. 4.- 048 /2014, de fecha 22 de septiembre de 2014, en su calidad de Director General de Autotransporte Federal y Secretario Técnico del Comité, para convocar y presidir la Cuarta Reunión Extraordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), con fundamento en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los Lineamientos para la Organización de los Comités Consultivos Nacionales de Normalización y conforme a las Reglas de Operación del propio Comité Consultivo.

Posteriormente, el Presidente del CCNN-TT comentó que la Convocatoria a la Cuarta Sesión Extraordinaria, el Orden del Día, el Acta relativa a la Tercera Reunión Extraordinaria 03/2014 celebrada el 14 de julio de 2014, así como el Proyecto de las Respuestas a Comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 *Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014 y la Norma Oficial Mexicana definitiva NOM-012-SCT-2-2014 *Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, se les hizo llegar a todos los integrantes a través de medios electrónicos, en el tiempo establecido conforme a las Reglas de Operación.

De igual forma el Presidente señaló que el primer tópico del Orden del Día, es el relativo al Registro de Participantes, mismo que se desahoga con el registro de los miembros acreditados a esta Cuarta Sesión Extraordinaria, cuyos integrantes del Comité Consultivo registraron su asistencia conforme fueron ingresando a la Sala de Usos Múltiples, y por estar representados más de la mitad de los integrantes acreditados, de conformidad con las Reglas de Operación del Comité, se cuenta con el quórum requerido para instalar en primera convocatoria la Cuarta Reunión Extraordinaria. Por tal motivo, el Presidente conforme al Orden del Día continuó con el desarrollo de la reunión.

El Lic. Federico Domínguez, en su calidad de Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, precisó que el objeto de la Sesión Extraordinaria es presentar las Respuestas a los Comentarios recibidos durante el proceso de consulta pública del Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, "Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014, a efecto de que, cumpliendo el proceso que prevé la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se publiquen en el Diario Oficial de la Federación, así como una vez aprobadas las citadas respuestas, se proceda a la aprobación de la Norma Oficial Mexicana Definitiva para también proceder a su publicación en el citado órgano de difusión.

Del mismo modo el Presidente del Comité hizo una reseña de los trabajos normativos que se han desarrollado para el tema específico de la Norma de Peso y Dimensiones. Al respecto puntualizó que para este tema se llevó a cabo la Primera Sesión Extraordinaria, el 31 de enero de 2014. Posteriormente, en la Segunda Sesión Extraordinaria de 2014 del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT),

celebrada el 2 de junio de 2014, se presentó, analizó, discutió y aprobó el Anteproyecto de la NOM-012-SCT-2-2014 "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", con su correspondiente Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR).

De igual forma, agregó el Lic. Federico Domínguez, que en esa misma Segunda Sesión Extraordinaria se llevó a cabo el análisis, discusión y aprobación del Anteproyecto de la misma NOM-012-SCT-2-2014, en la que se aprobó el Proyecto de la Norma Oficial Mexicana para su publicación en el Diario Oficial de la Federación e iniciar su proceso de consulta pública.

Asimismo, el 2 de junio de 2014, la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) publicó en el Portal habilitado para tal efecto, la MIR y el Anteproyecto de modificación de la NOM-012, para consulta pública por 30 días hábiles.

El 17 de junio de 2014, la COFEMER, a través de Oficio No. COFEME/14/1432, emitió resolución a propósito del Acuerdo de Calidad Regulatoria correspondiente al "Anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, 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".

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga precisó que el periodo de consulta pública por 60 días naturales del Proyecto de la Norma inició el 11 de junio de 2014, con la publicación en el Diario Oficial de la Federación del Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 "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", periodo que concluyó el 10 de agosto del 2014. Posteriormente, el 15 de julio de 2014, la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, mediante oficio No. COFEME/14/1773, emitió Dictamen Total (No final). Al respecto, el 4 de septiembre de 2014, la Dirección General de Autotransporte Federal dio respuesta al Dictamen Total no Final de la COFEMER, atendiendo los comentarios recibidos en el portal de la COFEMER. El 12 de septiembre del año en curso, a través del Oficio No. COFEME/14/2885, la COFEMER emitió Dictamen Final del Anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 "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".

Posteriormente el Lic. Federico Domínguez Zuloaga hizo del conocimiento del Comité que los días 18, 19 y 22 de septiembre de los corrientes, el Subcomité No. 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación", llevó a cabo reunión extraordinaria en tres sesiones, en la que se presentó para su estudio, análisis y discusión las Respuestas a Comentarios del Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 "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 11 de junio de 2014.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga puntualizó que de conformidad con el proceso de elaboración y emisión que prevé la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en la Cuarta Sesión Extraordinaria se somete a la consideración del Comité, para su estudio y análisis, las Respuestas a comentarios recibidos en la consulta pública y se somete también para Aprobación del mismo órgano, la Norma Oficial Mexicana definitiva.

## **2. Aprobación del Acta de la Tercera Reunión Extraordinaria 03/2014 celebrada el 14 de julio de 2014.**

Con respecto al punto No. 2 del Orden del Día, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga comentó que fue enviada el Acta de la Tercera Reunión Extraordinaria, que se llevó a cabo el 14 de julio de 2014, sin recibir comentarios. Por ello, solicitó a los integrantes del Comité la omisión de la lectura del Acta y sometió a consideración del pleno su Aprobación. A este respecto, los integrantes del CCNN-TT, se pronunciaron por mayoría, con abstención de ANPACT, en Aprobar la referida Acta.

Acto seguido, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga explicó la mecánica a seguir para adoptar las resoluciones por parte del Comité, para agilizar el desarrollo de la sesión, antes de abordar el tópico No. 3 del Orden del Día. Añadió que primeramente se sometería en lo general la Aprobación de las Respuestas a Comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 *Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014.

El Lic. Federico Domínguez agregó que, posteriormente, en lo particular, se abordarían aquellos temas que se reservaron por el Subcomité Número 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación", para su Aprobación por parte del Comité Consultivo Nacional de Normalización, precisando que las instancias que tengan interés en realizar algún comentario sobre los temas reservados, podrán efectuar los señalamientos que consideren necesarios para discutirlos en su particular, siguiendo el mismo procedimiento para la votación, llevando un registro puntual de los votos, iniciando con quienes estén a favor de la resolución que adopte el Comité, posteriormente quienes estén en contra y finalmente con los que se abstienen.

## **3. Subcomité No. 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación".**

- *Presentación para Aprobación de las Respuestas a Comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014.*

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga, en su calidad de Presidente, solicitó al Pleno del Comité pronunciarse para Aprobar, en lo general, las Respuestas a los Comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 "Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014, a efecto de que en términos de lo que establece la fracción III del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se proceda a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

El Ing. Leonardo Gómez de la ANTP comentó que para establecer su posición en lo general, primeramente se debería de abordar lo particular, dado que es importante revisar qué se va a votar en lo general.

Al respecto, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga precisó que cuando se vota en lo general, no quiere decir que se esté aprobando, sino simplemente se aprueba en lo general, y luego cada una de las diferentes organizaciones, dependencias, que forman parte del Comité, harán sus reservas para posteriormente discutir las, y de existir alguna otra adicional, se podrá efectuar la reserva y proceder después a la revisión puntual de cada uno de los puntos reservados.

La propuesta de la ANTP fue apoyada por el Lic. David Valente Vertti Cruz de la CANACAR, quien solicitó ir primero a lo particular, y luego lo general.

Al respecto el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, sometió a consideración del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, votar primero en lo general y después en lo particular. En este sentido el Comité se manifestó a favor de seguir la mecánica propuesta por el Presidente, con 22 votos a favor, votando en contra: ANTP, CANACAR y CONCACAMIN y absteniéndose el representante de la ANPACT.

Derivado de lo anterior, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a consideración del Comité Aprobar en lo general las Respuestas a Comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 "Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014.

Al respecto, el Comité resolvió por mayoría, con 20 votos a favor, 3 en contra, y 2 abstenciones, Aprobar en lo general las Respuestas a comentarios del Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012 SCT2/2014, "*Sobre el peso y dimensiones máximas con los que puede circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014, a efecto de que en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se proceda a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga solicitó, por respeto al tiempo de los integrantes del Comité, la dispensa de la lectura de cada una de las Respuestas a Comentarios recibidos durante el proceso de consulta pública de Proyecto de Norma, toda vez que en forma previa, se estudiaron y discutieron las Respuestas, así como en forma previa se enviaron para su revisión.

Posteriormente, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga precisó que en relación a este mismo punto, los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014, el Subcomité Número 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación", llevó a cabo una reunión extraordinaria en 3 sesiones en las que se presentó para su estudio, análisis y discusión las Respuestas a Comentarios del Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, "Sobre el peso y dimensiones máximas con los que puede circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014. En la sesión extraordinaria del Subcomité de Normalización Número 2 se acordó por consenso, enviar al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre para su Aprobación y publicación en el Diario Oficial de la Federación las Respuestas a los Comentarios del Proyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 "Sobre el peso y dimensiones máximas con los que puede circular los

vehículos de autotransporte, que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicado el 11 de junio de 2014.

Puntualizó el Lic. Domínguez que por no haber consenso en algunas respuestas, el Subcomité Número 2 acordó exponer para su estudio y resolución ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, las Respuestas a los Comentarios de los puntos del Proyecto de la Norma PROY-NOM-012 SCT-2-2014 en cuestión, que son precisamente los puntos que quedaron reservados.

En virtud de lo anterior, con base en lo dispuesto por la fracción II del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Lic. Federico Domínguez presentó para el estudio del Comité Consultivo, las Respuestas a los Comentarios del Proyecto de la Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2014 "*Sobre el peso y dimensiones máximas con los que puede circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*", las cuales, como se mencionó anteriormente, fueron estudiadas previamente por los integrantes del Subcomité de Normalización Número 2 *Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación*, resaltando que se reservaron 13 temas por el citado Subcomité, para su Resolución y, en su caso, Aprobación por parte del Comité Consultivo Nacional de Normalización, en virtud de que no existió el consenso para la resolución en estos puntos en el Subcomité.

Por tal motivo, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga solicitó al pleno del Comité adoptar una resolución en cada uno de los puntos reservados. Para ello, requirió la Aprobación de las Respuestas de la propuesta original del tema reservado para adoptar una resolución, solicitando el Lic. Domínguez manifestar la postura de cada una de las instancias representadas, así como para efectos de control de cada una de las resoluciones, solicitó requisitar los formatos que fueron entregados en la sesión, a fin de dejar constancia de la resolución adoptada por cada una de los integrantes del Comité, con el propósito de que sea entregada y anexada para evidencia de la postura adoptada, de los puntos que fueron reservados y que se ponen a consideración de este Comité.

**Temas Reservados por el Subcomité de Normalización Número 2 *Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación*, para someterlos a consideración del CCNN-TT.**

El Lic. Federico Domínguez se refirió al primero de los temas reservados, relativo a la eliminación de modificaciones a la Tabla "A" de pesos por eje. Señaló que la ANTP, CANACAR y ANPACT solicitaron mantener la Tabla 2 de pesos máximos autorizados por tipo de eje y camino del numeral 6.1.1.1 del Proyecto de la Norma en cuestión, sin las modificaciones realizadas para otorgar el peso máximo único a las configuraciones vehiculares sencillas eliminando su diferenciación.

Con respecto a este punto, el Lic. Domínguez cedió la palabra al Lic. José Luis Fuente Pochat de la CONCAMIN, quien señaló que no participó en el Subcomité, sin embargo, la CONCAMIN ve con preocupación no marcar esta diferenciación, lo cual estima traerá otras consecuencias, proponiendo al Comité, buscar otras alternativas que permitan al hombre-camiión dar mayor participación, sin poner en riesgo la seguridad, manifestando su preocupación en relación a este tema.

La ANPACT, a través del Ing. Miguel Elizalde Lizarraga, manifestó coincidir con la CONCAMIN, precisando que la parte del diferencial, independientemente de la capacidad máxima de transporte, del peso, se están reduciendo medidas en los dispositivos de

seguridad, como frenos ABS, torque mínimo, potencia mínima que son logros en aspectos de seguridad vial para todo el país, y al eliminar esta diferenciación, se permitiría la entrada de vehículos para cargar el mismo peso, sin las medidas de seguridad, señalando que México firmó un Tratado, un Decenio de acciones sobre Seguridad Vial, en el cual uno de sus principales pilares es contar con vehículos más seguros, por lo que considera que esto va en contra de contar con vehículos más seguros, ya que hay muy pocas Normas que contienen dispositivos de seguridad, solicitando mantener las medidas de seguridad en estos vehículos.

Posteriormente, el Ing. Leonardo Gómez de la ANTP manifestó también coincidir con quien le antecedió la palabra, reiterando la importancia que tiene el que existan vehículos diferenciados, en pro de cuidar la seguridad, el medio ambiente, la infraestructura, pero también la productividad del sector del autotransporte, reiterando la petición de retomar esa diferenciación, señalando que los argumentos que se recibieron en la consulta pública y la respuesta que se dé, carece de fundamento jurídico y de motivación técnica.

El Lic. David Valente Vertti Cruz de la CANACAR, manifestó sumarse en el sentido de que debe permanecer la Tabla.

Por su parte, el C. Elías Dip Ramé de la CONATRAM manifestó que es interesante ver la intención de quienes antecieron el uso de la palabra al tema de la seguridad. Precisó que ven en el ojo ajeno la espiga y no ven el propio la viga; más peso a los fulles y menos a los chiquitos.

Al respecto, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga precisó que se ha hecho énfasis en que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones del camión unitario y el tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma NOM-012-SCT-2/1995 en su peso máximo, más su beneficio en el incremento, y son equiparables a los de la Norma vigente la Norma 012-SCT-2/2008. Añadió el Lic. Domínguez que como fue señalado en la Manifestación del Impacto Regulatorio, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaba a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Agregó que es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular, que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la Norma vigente.

Por otro lado, el Lic. Federico Domínguez puntualizó que ante los constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión, que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensiones neumáticas, pierden productividad y competitividad, al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte está en función de las toneladas que transportan.

Respecto a los autobuses, el Lic. Domínguez precisó que se incluirán en las Tablas A-1 y B-1, los pesos por eje y peso bruto vehicular de los diferentes tipos de autobuses, como en el caso del B-4, señalando que el propósito es, en un futuro, separar las Normas: una Norma exclusivamente para el transporte de carga, y otra Norma para el transporte de

pasaje, en virtud de que se estima que deben de tener un trato diferente y normatividad diferente.

Agregó el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, que en el tema de la seguridad, las evidencias indican que los accidentes han ido a la baja de acuerdo con las estadísticas oficiales, además comentó que se han efectuado diversas consultas con nuestros socios comerciales, y en ningún país existen los vehículos diferenciados, no existen en ninguna parte. Puntualizó que en Estados Unidos de América, Canadá y Europa no existen los vehículos diferenciados. Así también manifestó que entiende las razones por las cuales en su momento esto se creó, pero en el caso de los sencillos, es importante ayudar también y abonar a la competitividad en este sentido.

Acto seguido, el Lic. Federico Domínguez sometió a la consideración del Comité mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18,19 y 22 de Septiembre de 2014. Así también solicitó a los integrantes del Comité entregar los formatos que se diseñaron para efectos de contar con la documentación de las resoluciones adoptadas en cada uno de los temas reservados.

Al respecto el Comité se manifestó a favor de aprobar por mayoría, el tema reservado de mantener la Respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de Septiembre del 2014, respecto al tema reservado número 1 relativo a la eliminación de modificaciones a la Tabla "A" de pesos por eje. El Acuerdo adoptado fue aprobado por mayoría por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con 20 votos a favor, 3 votos en contra y 2 abstenciones, haciéndose constar el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

Acto seguido, el Lic. David Valente Vertti Cruz de la CANACAR, solicitó que se asiente en el Acta que la votación se llevará a cabo en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

A este pronunciamiento, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, puntualizó que por esa razón se ha requerido en el formato que se ha proporcionado, el voto por escrito de cada uno de los integrantes del Comité, así como de las dependencias.

Continuando con la reunión, se abordó el tema reservado número dos, concerniente la eliminación de modificaciones a la Tabla "B" de peso bruto vehicular máximo autorizado. Por ello, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga manifestó que la ANTP, CANACAR y ANPACT solicitaron que se siga permitiendo la circulación de configuraciones doblemente articuladas en caminos Tipo "B", con el peso bruto vehicular autorizado en la Norma vigente, esto es, no restringir la circulación de tractocamiones doblemente articulados en caminos Tipo "B", tal como está en el Proyecto de la Norma.

Al respecto, no se expresó comentario alguno, por lo que el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, sometió a consideración del Comité la propuesta de Mantener la respuesta originalmente, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014, respecto al tema reservado número dos relativo a la eliminación de modificaciones a la Tabla "B" de peso bruto vehicular máximo autorizado.

El Acuerdo adoptado fue aprobado por mayoría por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con 19 votos a favor, 5 votos en contra de CONCAMIN, ANIQ, ANPACT, ANTP y CANACAR, y 1 abstención de SEMARNAT, haciéndose constar el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

El Lic. David Valente Vertti Cruz de la CANACAR, aclaró que su representada estaba solicitando lo de la Tabla "B", 66 y medio.

Continuando con el desarrollo de la reunión, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga hizo referencia al tercer punto reservado, relativo a la Reincorporación de la Tabla de Especificaciones Técnicas, Disposiciones de Seguridad y de control para configuraciones vehiculares sencillas, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014. En relación a este punto, el Lic. Domínguez precisó que son 2 incisos que se ponen a consideración del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, los cuales se abordarán por separado.

Derivado de lo anterior, se sometió el primero de ellos, el cual se refiere a que las características de seguridad y desempeño deben ser obligatorias para todas las configuraciones vehiculares, para poder acceder el peso adicional por eje a su diferenciación. El segundo se refiere a que sea incluyente la autorización del incremento del peso con los permisos de conectividad.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a consideración del Comité se mantenga la respuesta originalmente propuesta del inciso 1 del tema reservado tres, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014. El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre aprobó por mayoría el mantener la respuesta originalmente propuesta del inciso 1 del tema reservado tres, tal como se aprecia en el Anexo "A", con 20 votos a favor, 3 votos en contra de CANACAR, ANPACT y ANTP, y 2 abstenciones de la ANIQ y CONCAMIN, haciéndose constar también el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

Acto seguido el Lic. Federico Domínguez Zuloaga presentó a consideración del Pleno del Comité, el inciso 2 del tema reservado tres, concerniente a que sea incluyente la autorización del incremento del peso con los permisos de conectividad en los caminos Tipo "B". Agregó que derivado de los argumentos que se han presentado y de los distintos posicionamientos, así como de consultas que se han hecho a la propia Secretaría, se considera que puede ser atendible, que en las anotaciones al pie de las Tablas "B" y "C" del Proyecto de la Norma, actualmente se señala que las configuraciones tractocamión doblemente articulados, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A" para quedar como sigue:

*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.*

Con respecto a este tema, el Lic. Domínguez puso consideración del Comité, el que se puedan realizar estos ajustes en la Respuesta a Comentarios del Proyecto de la Norma, para facilitar la logística y la competitividad del sector.

El C. Elías Dip Ramé de CONATRAM, consideró que no es posible que se permita la circulación con 75 toneladas al entrar a la conectividad, que debe ser exclusivamente en las carreteras "ET" y "A" y con 66 toneladas, de no ser así manifestó que la CONATRAM no está de acuerdo. Consideró además que si se habla de seguridad, esas carreteras no son aptas para que circulen con ese peso, así también expresó que no se explica por qué ese cambio, si al principio estaban con 66 toneladas, lo cual le extraña que hace unos momentos hablaban de seguridad los señores de ANTP y CONCAMIN. De igual forma, mencionó que se va a circular en carreteras y puentes que no están con esa capacidad, así como los pavimentos, y la sociedad se va a ver afectada en accidentes, señalando su desacuerdo, por ser un tema de mucha importancia, puesto que los accidentes que se tienen a diario en las carreteras, sobretodo en este tipo de carreteras, la Secretaría debe tener especial atención en ello, y ese es el motivo de su desacuerdo.

Por su parte, el Lic. José Luis Fuente Pochat de CONCAMIN, manifestó que este tema ha sido importante para la CONCAMIN, y ha sido una discusión muy compleja en la Norma, lo cual tiene que ver con productividad y competitividad de los usuarios de la carga. Agregó que entiende el planteamiento de los transportistas del hombre-camión, y por ello la petición reiterada de CONCAMIN es que todos los aspectos técnicos, de las carreteras y los pesos, se tramiten por la propia Secretaría, quien es la instancia que tiene facultades, no la industria, ni el hombre-camión, ni del usuario, el determinar si la carretera tiene o no la capacidad para cargar, esa es una atribución de la autoridad y en ese sentido, planteó que técnicamente se evalúe y con base en ello, se permita el mismo peso que viene circulando. Mencionó que no van a circular en carreteras donde no caben, y donde hay riesgo, pero sin detrimento de la productividad y la competitividad se permita esta circulación y esto ha sido petición puntual y concreta de la CONCAMIN y de las Cámaras que lo conforman; reiterando que es un tema que debiera quedar en manos de la autoridad.

En este sentido, el C. Elías Dip Ramé de la CONATRAM señaló que la pelota está en la cancha de la autoridad, quienes serán los responsables de los accidentes, ya que los señores de la industria se lavan las manos y le avientan la pelota a la autoridad para que lo resuelva. Agregó, que cómo es posible que se hable en el futuro de revisar si están en condición o no los puentes, cuando ahorita se está aprobando esto, a la autoridad le toca responderle primero a la sociedad, que a la competitividad, y eso es lo que no han entendido los grandes capitalistas de este país.

Por su parte, el Lic. José Luis Fuente Pochat de la CONCAMIN precisó que han presentado propuestas, información técnica, recomendaciones, tratando de conciliar, señalando que no es pasarle la pelotita a la autoridad, ésta tiene la facultad de hacerlo; simplemente es plantear las cosas, desde el punto de vista de los usuarios.

Al respecto, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga señaló que en efecto, se han puesto también algunas condiciones que aunque quedan reservadas en el Proyecto de la Norma para ser precisamente mucho más acuciosos en la expedición de los permisos de conectividad, esto no quiere decir que cualquier vehículo pueda andar en una carretera Tipo "B", precisamente la conectividad está sujeta a una serie de condiciones y que se tendrá que ser muy puntual en su revisión. Agregó el Lic. Domínguez que se va a constituir un Grupo como en su momento fue recomendado para darle seguimiento a todo el cumplimiento normativo y eventualmente, hacer los ajustes que sean necesarios en su momento.

Posteriormente, el Lic. Domínguez sometió a consideración del Comité aprobar los ajustes a las Respuestas a Comentarios del Proyecto de la Norma. El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre aprobó por mayoría realizar los ajustes en las respuestas a comentarios del Proyecto de Norma, de la propuesta del inciso dos del tema reservado tres, respecto que sea incluyente la autorización del incremento del peso con los permisos de conectividad en los caminos Tipo "B", con 23 votos a favor, 1 voto en contra de la CONATRAM, y 1 abstención de la ANPACT, haciéndose constar que el Comité resolvió con voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas y con el voto aprobatorio del Presidente.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga, retomando el Orden del Día, comentó que el siguiente punto de los temas reservados se refiere a los dispositivos de seguridad que se requieran a todas las configuraciones vehiculares no solamente a los fulles diferenciados. Comentó que la ANTP, CANACAR, ANPACT y ANIQ solicitan que los siguientes 3 requerimientos de seguridad no se requieran exclusivamente a los fulles que solicitan la autorización de peso adicional, si no que sea exigible a todas las configuraciones vehiculares contempladas en la Norma 012.

Posteriormente, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a la consideración del Comité, el inciso A) concerniente a mantener las luces encendidas permanentemente mediante sistemas electrónicos instalados en el vehículo que las encienda al momento de ponerlo en marcha; sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional, B) la propuesta, relativo a Circular a 80 km /hr sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional, y C) el uso de bitácoras de horas de viaje de servicio donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.

Derivado de los 3 requerimientos de seguridad el Lic. Domínguez solicitó al Comité abordar cada una de las 3 propuestas.

Por ello, se refiero al primero de ellos, el inciso A) de las propuestas, concerniente a circular con luces encendidas de manera permanente, mediante un sistema electrónico. El Comité aprobó la propuesta con 21 a favor, 3 en contra; y 1 abstención de la ANPACT, haciéndose constar que el Comité resolvió con voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas y con el voto aprobatorio del Presidente, así como con las ausencias de 8 vocales del Comité.

Posteriormente, el Lic. Federico Domínguez sometió a consideración del Comité la segunda de ellas, relativa al inciso B), circular a una velocidad máxima de 80 km /hr o la que se indique en el señalamiento cuando esta sea menor, solo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional.

Sobre esta propuesta el Lic. David Valente Vertti Cruz de la CANACAR, señaló que el sentido de la propuesta de la CANACAR es no regular lo que ya está regulado, por ejemplo, en este caso, en el Reglamento de Tránsito.

Sobre este comentario, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga consideró que lo que abunda no daña, y hay que tener en cuenta que el tema de la Norma es el primer paso, sin embargo, también señaló que hay que ajustar el Reglamento de Peso y Dimensiones y el Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares para hacerlos congruentes también con la propuesta de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con la del Congreso de la Unión, y efectuar los ajustes normativos para alinear todo el marco normativo, señalando que los 80 km/hr deberían ser exclusivamente para el caso de los

fulles y no para los otros vehículos, como el caso los vehículos de pasaje que tienen otra velocidad diferente.

Sobre este planteamiento, nuevamente el Lic. David Valente Vertti Cruz de la CANACAR, hizo hincapié que está bien que se regule y en un momento dado se sancione de acuerdo a los Reglamentos, sin embargo, precisó que no vaya a ser pretexto que por la velocidad o por las luces, se sancione por peso y dimensiones en todo caso, debe sancionarse por velocidad o por la falta de luces, pero no por peso y dimensiones.

El Sr. Elías Dip Ramé de la CONATRAM precisó que se debe considerar en el Reglamento, que la sanción no sea a la empresa, sino sea aplicada al operador, toda vez que no hay manera de apretar al operador para que conserve la velocidad.

El Ing. Leonardo Gómez Vargas de la ANTP se pronunció en el sentido, de que para fortalecer la seguridad, debería aplicarse la medida a todos los vehículos que transitan en caminos de jurisdicción federal, no nada más a una configuración en particular.

Después de las diversas intervenciones, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, sometió a la consideración del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, el circular a una velocidad máxima de 80 km /hr, solo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional. Al respecto, el Comité Consultivo aprobó por mayoría la propuesta con 20 votos a favor, 4 votos en contra de la CANACAR, ANIQ, CONCAMIN y ANTP, y 1 abstención de la ANPACT, haciéndose constar que el Comité resolvió con voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas y con el voto aprobatorio del Presidente, así como las ausencias de los 8 vocales del Comité.

Nuevamente el Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a la consideración del Comité, el tercer requerimiento, inciso C) de la propuesta, relativo al uso de la bitácora de las horas de servicio sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional, esto es, fulles diferenciados, donde se registren las horas de conducción del operador sea semanal o con registro por viaje.

Sobre este punto, el Sr. Elías Dip Ramé de la CONATRAM señaló estar de acuerdo con la bitácora, sin embargo, precisó que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes desde hace varios años no implementó los Paradores para que los conductores cuenten con instalaciones adecuadas para pararse. Además señaló que no hay vigilancia y las carreteras no cuentan con acotamientos, y la Policía Federal cuando detenga a los operadores va a decir que ya tienen más de ocho horas de conducción, luego entonces, el operador se va a parar a media carretera donde le toque el horario de horas de servicio, cuestionando dónde va a pararse el conductor. Agregó que lo importante es que las carreteras cuenten con acotamientos, además de tener señal eléctrica, porque existen tramos de 200 km que no hay dónde pararse, como es en la sierra.

El Lic. Federico Domínguez puntualizó que es necesario que el Comité Consultivo debería en otra sesión discutir el tema de la necesidad de contar con una Norma Oficial Mexicana sobre Fatiga en el Autotransporte. Agregó que en los Estados Unidos actualmente está fijado el tiempo de conducción en 11 horas máximo, porque toman en cuenta desde que el chofer llega a preparar su vehículo, por 8 horas tienen que descansar media hora, y continuar su viaje efectivo hasta completar las 11 horas. En Canadá, por ejemplo, son 13

horas, con 15 de jornada máxima por las distancias y características de ese país. Por ello, precisó que es necesario desarrollar una Norma Oficial Mexicana en el tema de fatiga para adecuarla a las necesidades y la realidad del país.

CANACAR comentó que es importante que todos los conductores cuenten con la bitácora de horas de servicio de conducción.

Nuevamente el Sr. Elías Dip Ramé de la CONATRAM insistió en la problemática del operador cuando en una carretera no puede detener el vehículo, porque crearía un problema de seguridad, por lo que la Policía Federal debe considerar esa situación para que no haya la sanción, y transmitirlo a la corporación.

Por su parte, el Lic. Felice Minutti López Velarde de la CANAPAT señaló que el tema de peso y dimensiones atiende solamente un aspecto de la accidentabilidad, y que existen tres factores de accidentes muy claros, como es: el conductor, el vehículo y las condiciones del camino, de las cuales consideró que, tomando en cuenta las estadísticas a nivel mundial, el principal factor de accidentabilidad es el conductor, lo cual requiere contar con una normatividad adecuada.

CONCAMIN, a través del Lic. José Luis Fuente Pochat, propuso trabajar en tres sentidos: uno, desarrollar la Norma de Fatiga en el Autotransporte, revisar el tema de la corresponsabilidad y en el futuro, determinar los mecanismos adecuados para implementar las bitácoras de horas de servicio. Pero también precisó que es necesario trabajar juntos en ver dónde tenemos que mejorar las carreteras, incluso con Paraderos, para que de alguna manera tengan el espacio los conductores para poder descansar, de lo contrario, agregó, se corren otros riesgos.

Ante las diversas intervenciones, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga ofreció transmitir estos puntos de vista a las áreas técnicas de la Secretaría, inclusive al Sr. Secretario, como una propuesta del Comité Consultivo Nacional de que se estudien este tipo de instalaciones en la red carretera.

Posteriormente, sometió a Consideración del Comité, la propuesta de las bitácoras de horas de servicio, sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional. El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, aprobó por mayoría la propuesta del inciso C) del tema reservado 3, del uso de bitácoras de horas de servicio sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional, con 20 votos a favor, 4 votos en contra de la ANTP, ANIQ, CANACAR y CONCAMIN, y 1 abstención de la ANPACT; haciéndose constar que el Comité resolvió con voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas y con el voto aprobatorio del Presidente, y de las 8 ausencias de los vocales del Comité.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga, retomando el Orden del Día, comentó que el siguiente punto de los temas reservados se refiere a la aprobación para realizar los ajustes a la propuesta originalmente propuesta, respecto al tema reservado No. 5 concerniente a que en los 20 cm adicionales al ancho máximo de los vehículos, se contemplen elementos de sujeción y aditamentos para el aseguramiento de la carga; precisando que la CONATRAM solicita esta holgura para los elementos de sujeción o llamados matracas.

A pregunta expresa del representante de la CONCAMIN, del por qué se propone y la razón, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga precisó que el ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en diferentes tipos de caminos será de 2.60 m de ancho máximo, lo cual no incluye espejos retrovisores, los cuales no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo. No obstante, sí incluyen los elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga.

Por tal motivo, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga solicitó al pleno del Comité, la Aprobación para realizar los ajustes a la propuesta originalmente propuesta, respecto al tema reservado No. 5 concerniente a que en los 20 cm adicionales al ancho máximo de los vehículos, se contemplen elementos de sujeción y aditamentos para el aseguramiento de la carga. Sobre esta propuesta el Comité aprobó por consenso.

Acto seguido, el Lic. Federico Domínguez, presentó a consideración del Pleno del Comité, el tema reservado número 6, para mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014, relativo a la eliminación de modificaciones a la Tabla "C" relativa al largo máximo autorizado por clase de vehículo y camino, solicitada por la CANACAR, ANTP, ANPACT y ANIQ para que se permita la circulación de configuración tractocamiones doblemente articulado T-S-R y T-S-S en caminos Tipo "B" con la longitud máxima autorizada en la Norma vigente, para dar certeza al gobernado. Agregó que la Tabla "C" debería señalar "no autorizado" para las configuraciones doblemente articuladas en caminos Tipo "B" ya que, como quedó señalado en la Manifestación de Impacto Regulatorio, se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo "B", en atención a cuatro principales razones: primero, la Recomendación del Panel de Expertos; segundo, porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo de la circulación de los vehículos doblemente articulados; tercero, por el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de la carga de los vehículos doblemente articulados; y cuarto, porque los caminos Tipo "B", los vehículos sencillos en relación con los doblemente articulado han tenido un mejor comportamiento en los índices de siniestralidad; además de que la modificación de la Tabla depende de la modificación de la Tabla "B", la cual no fue procedente, como ya se votó con anterioridad.

En relación al planteamiento, CANACAR aclaró que se solicitó para los fulles pero de 28.50, no de 31.

A esta precisión, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga señaló que la propuesta habla de que los fulles deberían tener 31 mts y CANACAR está hablando de 28.50 en "B", precisando que no se deben de permitir, salvo las excepciones de conectividad.

La CONCAMIN coincidió con el planteamiento de CANACAR, excepto en los casos donde hay conectividad.

Posteriormente el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, sometió a consideración del Comité mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014, del tema reservado número 6, relativo a la Eliminación de modificaciones a la Tabla "C" relativa al largo máximo autorizado por clase de vehículo y camino.

Al respecto, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, aprobó por mayoría el mantener la respuesta originalmente propuesta del tema reservado número 6, con 20 votos a favor, 4 votos en contra CONCAMIN, ANTP, CANACAR y ANIQ, y 1 abstención de ANPACT, haciéndose constar también el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

Continuando con el desarrollo del Orden del Día, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, presentó a consideración del Pleno del Comité, la aprobación para realizar los ajustes en las respuestas a comentarios del Proyecto de Norma, de la propuesta del tema reservado número 7, concerniente a que las cajas de 42 pies, además de poder circular, por excepción, en caminos "ET" y "A", lo puedan hacer por caminos Tipo "B", siempre y cuando se cuente con la autorización de conectividad correspondiente y no rebasen los 31 mts. Agregó el Lic. Domínguez que la ANTP, CANACAR ANPACT y ANIQ solicitan se permita el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 13.70 mts como lo permite la Norma vigente. Por otro lado, señaló que el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre la evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R. El estudio estuvo basado en un esquema de evaluaciones experimentales de desempeño en diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolque de 40 pies de longitud, así como de tractocamión corto o chato, como se le conoce, con semirremolques de 42 pies, en un caso y de 44 pies, en otro caso. El programa de pruebas, agregó el Lic. Domínguez, contempló 3 diferentes tipos de maniobras: generación de trayectoria circular a muy baja velocidad con el volante de dirección ángulo fijo; seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual; y seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que en maniobrabilidad las 2 combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolque de 42 pies en un caso. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva, al describir un menor radio respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento de trayectorias y curvas las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que las combinaciones de referencia, en sus 2 variantes.

En relación a la respuesta y control de las características dimensionales de los tractocamiones cortos, así como la ubicación de la 5ª rueda tiene particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular, y en este sentido, los efectos de la maniobrabilidad ya son evidentes, por lo que las de combinaciones de prueba demandan mayor espacio, al ejecutar curvas particularmente en el radio pequeño. En este sentido, comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional, (trompudo), y 2 remolques de 40 pies de longitud total de 31 mts y el tractor chato y 2 cajas de 42 pies de longitud igual a 30.29, se observa que no hay una gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto presentando para ambos casos problemas para los radios de curvatura menores a 416.7 mts. No obstante, considerando un tractor y 2 cajas de 45 pies presentan problemas para

radios de curvatura menores a 572. 98 mts. En conclusión, señaló el Lic. Federico Domínguez, que de acuerdo con el estudio se tiene que de los análisis efectuados en términos de los espacios requeridos en curvas T3-S2-R4 con tractor chato y 2 cajas de 45 pies, es más crítico que las otras 2 configuraciones consideradas. No obstante, en el Proyecto de la Norma, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31 mts para las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 12.81 mts exclusivamente, cuando circulen en caminos Tipo "ET" y "A".

En este sentido añadió, que la propuesta es precisamente poder atender la petición y la solicitud de las cámaras y organizaciones, y derivado de las consultas realizadas, se estima que es atendible que las cajas de 42 pies, además de poder circular por excepción en caminos Tipo "ET" y "A" lo puedan hacer por caminos Tipo "B", siempre y cuando, cuenten con la autorización de conectividad correspondiente.

Por los argumentos presentados y por no existir comentarios, el Lic. Domínguez sometió a consideración del Comité, la aprobación para realizar los ajustes en las respuestas a comentarios del Proyecto de Norma, de la propuesta del tema reservado número 7, concernientes que las cajas de 42 pies, además de poder circular, por excepción, en caminos "ET" y "A", lo puedan hacer por caminos Tipo "B", siempre y cuando se cuente con la autorización de conectividad correspondiente.

Al respecto, el Comité Consultivo aprobó por mayoría la propuesta con 21 votos a favor, 4 votos en contra de la ANTP, ANPACT CANACAR y CONCAMIN; y no hubo abstenciones, haciéndose constar las 8 ausencias, y que el Comité resolvió con voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas y con el voto aprobatorio del Presidente.

Acto seguido, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga presentó a consideración del Pleno del Comité, el mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014, del tema reservado número 8, relativo a la eliminación de modificaciones que limitan el otorgamiento de permisos de conectividad en tramos de hasta 50 km por caminos Tipo "B" previo dictamen técnico. Añadió que la ANTP, CANACAR ANPACT y ANIQ solicitan se autorice conectividad de más de 50 km como se establece en el artículo 6° del Reglamento sobre peso y dimensiones y capacidades de vehículos de autotransporte que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga puntualizó sobre este punto que se incluirá en el Proyecto de la Norma, además de las plantas productoras, a los centros logísticos de y/o de transferencia, así como los transportistas de carga consolidada. Adicionalmente señaló que la Secretaría considera que los costos asociados a las solicitudes de autorización de conectividad para vehículos de carga cada 3 años serán minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite, a través de internet, y con la disminución de los años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado, para que se pueda acceder a los beneficios de reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso.

Asimismo, se está realizando un revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal para su debida actualización, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha.

Además precisó el Lic. Domínguez, que los 50 km son correctos, lo que también señaló el Panel e inclusive puntualizó que está en el Congreso de la Unión un Proyecto de modificación a la Ley, y los señores Diputados están esperando simple y sencillamente que concluya el proceso de la Norma y verificar que esté ajustada a los términos generales de lo que el Panel señaló, para tomar sus decisiones en el ámbito de su competencia. En este sentido, la Secretaría considera que debe mantenerse esta respuesta como originalmente estaba planteada.

El Lic. José Luis Fuente Pochat de la CONCAMIN, manifestó en primer lugar, que al margen de estar o no de acuerdo con el planteamiento de los 50 km y lo que haya resuelto el Panel, incluso los propios Legisladores, es criterio de las Cámaras y Asociaciones que conforma CONCAMIN, que si el tema de conectividad queda ceñido a una facultad de la autoridad para determinar si procede o no, que un vehículo de determinado peso o dimensiones transite, debiera quedar en esa facultad y no en una distancia la determinación de esa conectividad; en segundo lugar, precisó que le preocupa que hay un porcentaje importante de los permisos que quedan marginados, y habría que considerar o ver en qué casos o de qué casos se trata para buscar alternativas independientemente del peso, alternativas para que puedan circular; y por último insistió en la propuesta de ser constructivos, y hacia adelante, buscar una mejor no clasificación de carretera, si no una mejor infraestructura en el país, una condición que permita en el futuro tener accesos a donde hoy, por las razones que se están exponiendo aquí, no se tendrían.

Sobre este comentario el Lic. Domínguez Zuloaga consideró que no puede dejarse abierto el tema de la distancia en conectividad, porque el día de mañana la discrecionalidad puede llevar a excesos. Manifestó estar de acuerdo en hacer trabajos conjuntos una vez que concluyan los trabajos de reclasificación de carreteras y proponer mejoras, pero consideró que el tema de los 50 km es un tema que abona a la seguridad.

Por su parte el Lic. David Valente Vertti Cruz de la CANACAR, afirmó que no quiere la discrecionalidad, sino que se cumpla lo que establece el Reglamento vigente.

Ante este planteamiento, el Lic. Federico Domínguez manifestó que una vez que se emita la Norma, se harán las modificaciones al Reglamento y alinear el marco normativo. Acto seguido sometió a consideración del Comité que se mantenga la respuesta originalmente propuesta tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014, del tema reservado número 8 relativo a la eliminación de modificaciones que limitan el otorgamiento de permisos de conectividad en tramos de hasta 50 km por caminos Tipo "B" previo al dictamen técnico.

Al respecto, el Comité Consultivo aprobó por mayoría la propuesta con 20 votos a favor, 4 votos en contra de la CONCAMIN, ANTP, CANACAR y ANIQ y 1 abstención de la ANPACT, haciéndose constar las 8 ausencias, y que el Comité resolvió con el voto aprobatorio del Presidente y voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas.

Posteriormente, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a consideración la aprobación para que se mantengan en los mismos términos la facultad de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, para realizar la verificación del cumplimiento del peso, mediante básculas públicas, sin agregar la especificación que estén ubicadas en caminos de jurisdicción federal. Señaló que la CONATRAM solicita que las básculas públicas que utilizarán la SCT y la Policía Federal para verificación del peso, estén ubicadas sobre caminos de jurisdicción federal.

El Subinspector Ignacio A. Gonzalez García de la Policía Federal comentó que las básculas que existen actualmente, no todas están dentro de la carretera de jurisdicción federal, algunas se ubican dentro de las ciudades.

Por su parte, la CONATRAM, a través del Sr. Elías Dip Ramé, comentó que muchas básculas están fuera de las carreteras, incluso en los pueblos, que deben estar ubicadas a un lado de la carretera, y si no se cuenta con báscula, pues no puede checar la unidad, la carretera es federal, no pueden meterse a las ciudades, aparte de ocasionar daños en pavimento, banquetas, tránsito, solicitando a la Secretaría instalar básculas.

Sobre este comentario, el Lic. José Luis Fuente Pochat de la CONCAMIN, mencionó estar de acuerdo en no desviar los vehículos de un lado para otro, y trabajar para que las básculas estén donde estén transitando correctamente los vehículos.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga mencionó que realmente uno de los grandes temas y de las grandes discusiones es que los vehículos a veces van con peso adicional, que van de manera indebida por determinada carretera, que la Ley y el propio Reglamento faculta a la Policía Federal para llevar a cabo verificaciones de peso y dimensiones, como lo hace también la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el tema de vigilancia y de supervisión, lo cual abona al tema de la seguridad; agregó que entiende la preocupación de las organizaciones de no desviar el vehículo afuera de la ruta para su verificación. De igual forma, el Lic. Domínguez precisó que la Secretaría está trabajando de manera muy coordinada con la Policía Federal en el establecimiento de las básculas electrónicas, hay 3 de ellas instaladas en el país, 2 en la carretera Tuxpan y otra que está en prueba piloto en Querétaro, Qro., ofreciendo realizar una visita para mostrar su operación, la cual ha sido mostrada al C. Secretario del Ramo y al C. Subsecretario de Transporte en el Centro SCT Querétaro. Añadió que se tiene que modificar la Ley para poder utilizarlas realmente como medios de control, pues verifica el peso y las dimensiones del 100% de los vehículos que transitan, tomando las placas, fotografías y el tipo de vehículo.

La CONATRAM mencionó que el problema de las básculas no es un problema reciente, que la Policía Federal debiera preocuparse por pesar a la salida de los ingenios los vehículos que salen con más de 100 toneladas, estimando que no puede aplicarse algo en lo que la Secretaría no está preparada, a fin de evitar corrupción. Añadió que los accidentes de las salidas de los trailers con 80 y 100 toneladas de granos de los ingenios son en la mayoría

en carreteras Tipo "C" y salen cientos de vehículos con exceso de peso que no los ve pasar la Policía Federal.

Ante este planteamiento el Subinspector Ignacio A. Gonzalez García de la Policía Federal precisó que se está trabajando sobre la regulación del autotransporte, y que la Policía Federal va a adquirir básculas móviles.

Después de las intervenciones, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, sometió a consideración la aprobación para que se mantengan en los mismos términos la facultad de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, para realizar la verificación del cumplimiento del peso, mediante básculas públicas, sin agregar la especificación que estén ubicadas en caminos de jurisdicción federal.

Sobre este tema, el Comité Consultivo aprobó por mayoría la propuesta con 20 votos a favor, 2 votos en contra de la CONCAMIN y CONATRAM; 3 abstenciones de ANPACT, CANACAR y ANTP, haciéndose constar las 8 ausencias, y que el Comité resolvió con el voto aprobatorio del Presidente y voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas.

Siguiendo el Orden del Día, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a la consideración del Comité, la Aprobación para realizar los ajustes a la respuesta originalmente propuesta, del tema reservado número 10 relativo a cambiar los términos del Artículo TERCERO TRANSITORIO, sobre la revisión de la NOM-012. Mencionó que la ANTP, CANACAR, ANPACT, ANIQ y CONATRAM, solicitan que se cambie el verbo "iniciar", por el verbo "realizar", para quedar como a continuación se señala:

TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus Artículos Transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.

Sobre este particular agregó el Lic. Domínguez, que como una Recomendación del Panel, una vez que concluya el proceso de la Norma, se convocará para la integración de un Grupo con las diferentes Instituciones Académicas, Secretarías y Organizaciones para darle seguimiento a todas las Recomendaciones del Panel. Por ejemplo, de la construcción de la Base de Datos, que permita contar con información hacia el futuro y si es necesario hacer alguna modificación antes de la revisión quinquenal, así como los temas de accidentes, permisos de conectividad, reclasificación de carreteras, las configuraciones vehiculares, pesos, el tema de los torques, y el de los vehículos, que permita tomar decisiones con mucho más sustento. En este sentido, sometió a consideración del Comité, el que se pueda hacerse la modificación de cambiar el verbo "iniciar" por el verbo "realizar".

El Comité Consultivo aprobó por consenso realizar los ajustes a la respuesta originalmente propuesta, del tema reservado Número 10 relativo a: Cambiar los términos del artículo TERCERO Transitorio, sobre la revisión de la NOM-012.

Continuando con el desarrollo de la sesión, el Lic. Federico Domínguez sometió a la consideración del Comité, la incorporación de un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que los Autotranques propiedad de

Petróleos Mexicanos puedan transitar en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, únicamente para el transporte de diésel y combustóleo en camiones unitarios. Lo anterior con la finalidad de evitar el desabasto de estos productos.

Ante este planteamiento, el Ing. Miguel Flores Méndez de PEMEX comentó que su petición es para el transporte de productos en los vehículos propios de esa paraestatal, que son de 10, 20 y 30 000 litros en capacidad de carga, y de no contar con esa modificación no se cumpliría con la Norma y podría ocasionar un desabasto de estos petrolíferos en el país. Añadió que en gasolina no se tienen problemas, el problema se da en el diésel y el combustóleo pesado. Por ello la petición estriba en hacer un cambio gradual, independientemente de que con la Reforma Energética y las Leyes Secundarias que salen en vigor, conllevará a una modificación prácticamente al servicio que se presta.

El Ing. Miguel Flores Méndez de PEMEX comentó que los equipos propios de PEMEX no se han adaptado a los requerimientos, señalando que esos equipos abastecen en recorridos de hasta 130 km y su destino son las estaciones de servicio de gasolinas y diésel y a distribuidores de combustóleo pesado; sin embargo, mencionó que los equipos que están contratados mediante un contrato de prestación de servicios, y esos sí están regulados por la Norma-012, y si no cumplen con ello, PEMEX no los contrata, reiterando que PEMEX les permite el paso a los fleteros, para que den el servicio a los clientes para que lleven su producto, si esas unidades no están dentro de la Norma pues obviamente no se les permite que presten el servicio.

El Ing. David Estrada Amador la ANIQ comentó que en la industria química podría tener algunos casos de ese tipo dependiendo el producto, el peso también les puede afectar.

Al respecto, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga indicó que lo que preocupa es el tema que podría generarse a Petróleos Mexicanos en materia de desabasto, señalando que se está hablando de vehículos sencillos, precisando que es un tema importante ya que se refiere a 2 productos exclusivamente, el diésel, el cual es el combustible de transporte prácticamente y el combustóleo otro combustible de gran demanda, por ello la preocupación estriba en generar desabasto en el país, toda vez que Petróleos Mexicanos hasta ahora, es el único que suministra el producto, siendo productos de gran importancia como la turbosina, que si no se abastecen son productos estratégicos, por lo que puso a consideración del pleno del Comité.

Por su parte el C. Elías Dip Ramé de la CONATRAM, comentó que no es un problema desabasto, pero si en cuestiones de seguridad el llenado de las unidades, el cual debe ser menor y puede ocasionar un accidente. Agregó que no está de acuerdo, reconociendo que si es un problema que presentan los señores de PEMEX, éste es un problema de toda la vida que no han solucionado, proponiendo que no abran la puerta y en todo caso, pasen la carga a los transportistas quienes pueden aportar el equipo de acuerdo con los términos que se requieren.

El Ing. Flores Méndez de PEMEX aclaró que las pipas blancas son propiedad de PEMEX, y son coadyuvantes del equipo que se tiene en PEMEX al servicio de los clientes, los que se conocen como fleteros, o como de autoabasto, es una cuestión comercial, ya que PEMEX también tiene un ingreso en la entrega del producto al cliente dentro del perímetro de 130

km, que es lo que se maneja como una franja de seguridad, o en ruta de seguridad el resto de las rutas, el resto de las ubicaciones de las estaciones de servicio más allá de perímetro, compete al cliente propio para que vaya a recoger su producto y dentro de los fleteros que dan el servicio al cliente, esos están dentro de la Norma, con esos no se tiene problema, nada más son las pipas que tiene PEMEX, las cuales se han ido sustituyendo gradualmente. Agregó que efectivamente se tiene un problema de sustitución de parque vehicular desde hace mucho tiempo, y ahora se está haciendo también una propuesta estratégica para incrementar ductos, incrementar terminales de almacenamiento en lugares donde actualmente no están. Esto va a permitir que los equipos no transiten como están transitando ahora y obviamente todo ello con el propósito de estar dentro de la Norma; sin embargo, toda la estrategia que se está manejando de distribución tiene que ver la ejecución de 4, 5 años y gradualmente se va a ir modificando. Actualmente se está llevando a cabo en Tuxpan, se está modificando todo lo que es el poliducto y el oleoducto que se tiene ahí de carga de Veracruz a Tuxpan y de Tuxpan a Ciudad Madero. Ya se han hecho modificaciones también para evitar lo que sucedió con los 2 huracanes el año pasado, pues ya se están haciendo las modificaciones, sin embargo depende también del presupuesto y de las posibilidades que tengan para poder llegar a concluirlo.

El Sr. Elías Dip Ramé de la CONATRAM manifestó su acuerdo en que el problema es inminente como lo plantea PEMEX, pero también consideró que no le han dado la importancia en PEMEX desde hace años a resolver este problema. Se siguen adquiriendo camiones nuevos, con las mismas capacidades; y precisó, la Ley no puede ser para unos a favor, y para otros ser distinta, si se quiere realmente mejorar la situación, pues acepten la oferta y propónganla más arriba, de que sean los transportistas los que mueven el producto de los concesionarios que tienen en las gasolineras, ellos van por su producto, que puedan los transportistas en el país ser los que hagamos ese servicio y quitarse ese problema PEMEX que no es fácil que lo resuelvan, tanto que no es fácil, que tienen 17 años con el problema, reiterando que la Ley se aplique parejo.

El Lic. David Vertti Cruz de la CANACAR indicó que hace tres años que se llevó a cabo un programa, incluso convocado por la Dirección General de Autotransporte Federal para la adecuación de vehículos autotanques, entonces los que ya están listos pueden ayudar a que no haya desabasto.

Por su parte, el Lic. José Luis Fuente Pochat de la CONCAMIN comentó estar más de acuerdo con los planteamientos de CONATRAM y la CANACAR, y que el argumento de PEMEX. No puede ser un tema de abasto, porque cualquier carga es un tema de abasto, hasta los productos químicos que pueden tener peligro, reiterando que el argumento está en buscar la forma más rápida de ajustarse a la configuración que se pacte o en su defecto, que todos sean cortados con el mismo quehacer, todos parejos, todos coludos o todos rabones, precisando que si se dan las excepciones, se da la discrecionalidad y eso no es correcto.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga refirió que conoce cómo funciona y opera PEMEX, resaltando que los transportistas de este país pudieran prestarle el servicio a PEMEX, sin embargo, hay que tener en cuenta los tiempos para contratar sus servicios, ya que los procesos internos de PEMEX para temas de este tipo no son sencillos, los procesos internos que se tienen que seguir administrativamente en el gobierno son bastante

tortuosos. Por otro lado, comentó que CANACAR puede corroborar que recientemente hubo un problema muy grave, en el que incluso tuvo que intervenir el C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, porque precisamente al haber un diferendo en el tema de los contratos, los transportistas que le prestan servicio a PEMEX, que están afiliados a CANACAR, quienes suministraban turbosina a los aeropuertos de este país, prácticamente estuvieron a horas de parar los principales aeropuertos del país; esto es, quedarse sin turbosina, como los Aeropuertos de Cancún, que es el segundo más grande del país, Guadalajara, Ciudad de México y Tijuana. De tal forma, que no podía ponerse en riesgo la seguridad y la aeronavegabilidad del país, pues al carecer de combustible las aerolíneas de largos recorridos operativamente les significaba un costo. Ante esta situación, se tuvo que emplazar vehículos de urgencia, porque los impactos pudieron haber sido muy graves, por lo que a través de autotransporte federal se estableció una línea directa con Petróleos Mexicanos, y se estuvo trabajando con Aeronáutica Civil, con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) monitoreando constantemente cómo iban los niveles de combustible en los Aeropuertos.

Por tal motivo, el Presidente del Comité sometió a consideración del Pleno aprobar la incorporación de un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que los autotanques propiedad de Petróleos Mexicanos puedan transitar en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, únicamente para el transporte de diésel y combustóleo en camiones unitarios. Lo anterior con la finalidad de evitar el desabasto de estos productos.

Sobre esta propuesta, el Ing. Leonardo Gómez Vargas de la ANTP, requirió al Presidente claridad, así mismo solicitó se dé a su representada el trato que se le está dando a PEMEX, solicitando asentar en el Acta cualquier resolución que adopte el Comité.

El Lic. David Vertti Cruz de la CANACAR comentó que desde el año 2008 han estado trabajando fuera de la Norma.

Ante esta situación y para efectos de transparencia, el Lic. Domínguez aclaró que se modificaría el formato para esta propuesta, reiterando que su petición quedaría asentada en el Acta respectiva. Posteriormente nuevamente sometió a consideración del Pleno aprobar la incorporación de un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que los autotanques propiedad de Petróleos Mexicanos puedan transitar en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, únicamente para el transporte de diésel y combustóleo en camiones unitarios. Lo anterior con la finalidad de evitar el desabasto de estos productos.

Sobre esta propuesta, el Comité la aprobó por mayoría, con 16 votos a favor; 6 en contra, y 3 abstenciones, haciendo notar el voto aprobatorio del Presidente y voto aprobatorio de más de la mitad de las dependencias representadas.

Derivado de lo anterior, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a consideración del Comité la propuesta de CANACAR, en el sentido de incorporar un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que todos los autotanques puedan transitar en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción

Federal, con el peso bruto vehicular de acuerdo a su capacidad de diseño, al igual que PEMEX.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga indicó que en opinión de la Secretaría, no se está de acuerdo con la propuesta, toda vez que engloba productos extremadamente peligrosos y corre un riesgo. Acto seguido precisó que la Asociación Nacional de Transporte Privado, solicita que el mismo tratamiento se otorgue en el caso de las cajas secas, reiterando que se dé el mismo tratamiento a todos.

Ante estos planteamientos, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga sometió a la consideración del Comité la solicitud de CANACAR, en el sentido de incorporar un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que todos los autotranques puedan transitar en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal, con el peso bruto vehicular de acuerdo a su capacidad de diseño, al igual que PEMEX. El Comité NO aprobó, por mayoría, la propuesta, con 16 votos en contra, 6 votos a favor; y 6 abstenciones. Se hizo notar que se contó con el voto NO aprobatorio del Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y de la mayoría de las Dependencias presentes.

En seguida, a solicitud de la ANTP, se sometió al Comité la incorporación de un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que todos los semirremolques puedan transitar en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal, con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño como se le otorgan a PEMEX. Al igual que la propuesta anterior, el Comité NO aprobó por mayoría la propuesta, con 17 en contra, 5 votos a favor; y 3 abstenciones. De igual forma se hizo constar que se contó con el voto NO aprobatorio del Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y de la mayoría de las Dependencias presentes.

Continuando con los temas reservados, el Lic. Domínguez sometió al Comité Consultivo mantener la respuesta originalmente propuesta tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014 del tema reservado número 12 relativo a cambiar el plazo de la entrada en vigor de la NOM-012. Agregó el Lic. Domínguez que la ANTP, CANACAR y ANIQ solicitan se incremente a ciento ochenta días la entrada en vigor de la Norma. Añadió que el plazo mínimo para entrar en vigor es de sesenta días, y que es urgente la entrada en vigor de la Norma, para continuar avanzando en la revisión del Reglamento de Peso y Dimensiones, Reglamento de Materiales y Residuos Peligrosos, y en la conformación del Grupo de Seguimiento, resaltando que aplazar la entrada en vigor no ayuda y no abona en los temas, puntualizando que la Norma será perfectible, poniendo a consideración del pleno del Comité el que se pueda ampliar la entrada en vigor de sesenta días a ciento ochenta días.

En uso de palabra, el Lic. José Luis Fuente Pochat de CONCAMIN preguntó por qué razón no están los comentarios de CONCAMIN, señalando que en ese tema en particular se propuso una alternativa distinta independientemente de la entrada en vigor de la Norma que debiera ser inmediata, indicó además que solicitó en los Transitorios se incluyeran algunos periodos de ajuste, es decir, que pudiera calendarizarse en los Transitorios las

adecuaciones a diferentes partes de la Norma, como pudieran ser la adecuación a los tanques por ejemplo, permisos, entre otros, estimando que es una alternativa viable en la medida en que entre en vigor la Norma, pero no permitir que se hagan las adecuaciones que son necesarias hasta que empiece a operar.

Por tal motivo, el Presidente del Comité sometió la citada propuesta, y el Comité acordó aprobar por mayoría el mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014 del tema reservado número 12 relativo a cambiar el plazo de la entrada en vigor de la NOM-012, con 20 votos a favor; 3 votos en contra y 2 abstenciones. Asimismo, se hizo constar que se contó con el voto aprobatorio del Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y de la mayoría de las Dependencias presentes, así como de los 8 vocales ausentes.

Siguiendo con el Orden del Día, el Presidente, expuso el tema reservado Número 13, concerniente a mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre de 2014, relativo a eliminar el Artículo Cuarto Transitorio. Precisó que la ANTP, CANACAR, ANPACT y ANIQ, solicitan se elimine este Transitorio que establece un plazo de seis meses para realizar adecuaciones a los semirremolques y remolques, a fin de dar cumplimiento a la disposición de que su largo máximo sea de 42 pies por estar vinculado con el numeral 6.2.1.6.1 y no estar de acuerdo con esta modificación.

El Presidente del Comité señaló, a fin de mitigar el impacto por la medida establecida en la Norma, se propone incluir este Cuarto Transitorio en el que se otorguen ciento ochenta días para que las empresas transportista que utilizan este tipo de configuraciones se ajusten a dicha disposición, puntualizando que es un tema que se considera en beneficio de los transportistas que ya han hecho inversiones, y tengan tiempo suficiente para hacer adecuaciones; de otra manera, se verían prácticamente con el tiempo cerrado.

En relación a esta propuesta, el Comité Consultivo acordó aprobar por mayoría mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el anexo "A" que forma parte de los acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 17, 18 y 22 de septiembre del 2014, del tema reservado Número 13 relativa a eliminar el Cuarto Transitorio, aprobó con 21 votos a favor, 3 en contra y 1 abstención. Del mismo modo se contó con el voto aprobatorio del Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y de la mayoría de las Dependencias presentes, así como de la ausencia de los 8 vocales.

- Aprobación de la Norma Oficial Mexicana definitiva NOM-012-SCT-2-2014 *Sobre el Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, para su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

El Lic. Federico Domínguez Zuloaga comentó que una vez agotados los temas generales y particulares que se reservaron, se somete a consideración del pleno del Comité Aprobar la publicación de la respuesta a los comentarios en el Diario Oficial de la Federación, en este mismo tenor sometió a consideración de los miembros del Comité la Aprobación de la Norma Oficial Mexicana definitiva NOM-012 SCT-2-2014 "Sobre el peso y dimensiones máximas con los que puede circular los vehículos de autotransporte, que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", a efecto de que en términos de lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se proceda a su publicación en el Diario Oficial de la Federación, toda vez que en función de las resoluciones adoptadas para las Respuestas a los Comentarios recibidos en el periodo de consulta pública, se modifica el Proyecto para dar pauta a la Norma Oficial Mexicana definitiva.

El Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre Aprobó por mayoría la Norma Oficial Mexicana definitiva NOM-012 SCT-2-2014 "Sobre el peso y dimensiones máximas con los que puede circular los vehículos de autotransporte, que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", a efecto de que en términos de lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se proceda a su publicación en el Diario Oficial de la Federación, con 20 votos a favor; 0 en contra; y 5 abstenciones de ANIQ, ANPACT, CANACAR, CONCAMIN y ANTP, al igual que todas las resoluciones adoptadas por el Comité, se hace constar que se contó con el voto aprobatorio del Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y de la mayoría de las Dependencias presentes, así como de la ausencia de los 8 vocales.

#### **4. Acuerdos.**

Con respecto a este punto el Lic. Federico Domínguez Zuloaga, señaló que en el Acta que se elabore con motivo de la Cuarta Sesión Extraordinaria, se incluirán los acuerdos adoptados y aprobados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, para lo cual instruyó a la Secretaria de Actas comente lo relativo al punto 4 de la Orden del Día concerniente a los Acuerdos de esta Sesión Extraordinaria.

La Lic. Francisca Ofelia Amaro Martínez, Secretaria de Actas del CCNN-TT, indicó que para mayor claridad de los miembros del Comité se proyectará en pantalla los Acuerdos adoptados en esta Cuarta Reunión Extraordinaria incluyendo las aprobaciones u observaciones emitidas por el pleno del CCNN-TT firmando al calce de conformidad con lo acordado por parte de los integrantes del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, procediendo a dar lectura a los mismos.

**Propuesta:** Se solicita la Aprobación del Acta de la Tercera Reunión Extraordinaria 03/2014 celebrada el 14 de Julio de 2014.

**Acuerdo:** Aprobado por Mayoría el Acta de la Tercera Reunión Extraordinaria celebrada el 14 de Julio de 2014 con la abstención únicamente de la ANPACT.

**Propuesta:** Aprobar en lo general las Respuestas a los Comentarios del Proyecto del Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014 *Sobre el peso y dimensiones*

*máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de Junio de 2014, a efecto de que en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se proceda a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría, con 20 votos a favor, de los cuales 14 son de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal; 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 de Centros de Enseñanza e Investigación, y 1 de representantes de Consumidores; asimismo se registraron 3 votos en contra, los cuales fueron de Organizaciones Industriales y Comerciales; 2 abstenciones ambas de Organizaciones Industriales y Comerciales, se tuvieron 8 ausencias de las cuales 1 fue de Dependencia de la Administración Pública Federal, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales, y 3 de Centros de Enseñanza e Investigación, se hace constar que se contó con el voto Aprobatorio del Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y de la mayoría de las Dependencias presentes.

***Temas Reservados por el Subcomité No. 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación", para someterlos a consideración del CCNN-TT.***

**Propuesta:** Mantener la Respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, respecto al tema reservado número 1 relativo a la eliminación de modificaciones a la Tabla "A" de pesos por eje.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría, con 20 votos a favor, de los cuales 14 son de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 de representante de Consumidores; 3 votos en contra; y 2 abstenciones ambos de Organizaciones Industriales y Comerciales, se reitera la constancia del voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes, así como de la ausencia de 8 vocales.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la Reunión Extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, respecto al tema reservado No. 2 relativo a la Eliminación y modificaciones a la Tabla "B" de peso bruto vehicular máximo autorizado.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 19 votos a favor: de los cuales 13 son de Dependencias y Entidades, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 5 votos en contra, los cuales fueron de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 abstención de una Dependencia de la Administración Pública Federal, se reiteró las 8 ausencias en la votación, con la constancia del voto del Presidente y de la mayoría de las dependencias.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta del inciso 1 del tema reservado número 3 concerniente a la reincorporación de Tabla de especificaciones Técnicas, Disposiciones de seguridad y de control para configuraciones vehiculares

sencillas, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la Reunión Extraordinaria celebrada los días 18,19 y 22 de septiembre del 2014.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 20 votos a favor: de los cuales 14 son de Dependencias y Entidades, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 3 votos en contra de las Organizaciones Industriales y Comerciales; 2 abstenciones, también de Organizaciones Industriales y Comerciales; y nuevamente se hace constar las 8 ausencias, y el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias.

**Propuesta:** Aprobación para los ajustes en las respuestas a comentarios del Proyecto de la Norma, propuesta del inciso 2 del tema reservado No. 3, respecto a que sea incluyente la autorización del incremento de peso con los permisos de conectividad en caminos Tipo "B".

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 23 votos a favor: de los cuales 14 son de Dependencias y Entidades, 7 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores, 1 voto en contra de una Organización Industrial y Comercial; 1 abstención también de una Organización Industrial y Comercial; 8 ausencias, y la constancia del voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte del Acuerdo del Subcomité Número 2, resultado de la Reunión Extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, respecto al tema reservado número 4, relativo a dispositivos de seguridad que se requieren a todas las configuraciones vehiculares y no solo a fulles diferenciados, inciso A) concerniente a mantener las luces encendidas permanentemente mediante sistemas electrónicos instalados en el vehículo que las encienda al momento de ponerlo en marcha; sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 21 votos a favor, 14 de los cuales son de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 5 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 3 votos en contra de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 abstención de una Organización Industrial y Comercial; se reitera el voto aprobatorio del Presidente y de las dependencias presentes, así como la ausencia de 8 vocales.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte del Acuerdo del Subcomité Número 2, resultado de la Reunión Extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, respecto al tema reservado número 4, relativo a dispositivos de seguridad que se requieren a todas las configuraciones vehiculares y no solo a fulles diferenciados, inciso B) Circular a 80 km.(Sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional).

**Acuerdo:** Aprobado con 20 votos a favor, de los cuales 14 son de Dependencias y Entidades, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 4 votos en contra, todos ellos de Organizaciones Industriales y Comerciales; y 1 abstención también de una Organización e

Industrial; se hizo contar las 8 ausencias de voto y la constancia del voto aprobatorio del Presidente y la mayoría de las dependencias.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte del Acuerdo del Subcomité Número 2, resultado de la Reunión Extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, respecto al tema reservado número 4, relativo a dispositivos de seguridad que se requieren a todas las configuraciones vehiculares y no solo a fulles diferenciados, inciso C) Bitácoras de horas de servicio. (Sólo para configuraciones doblemente articuladas con peso adicional).

**Acuerdo:** Aprobado con 20 votos a favor: 14 de Dependencias, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 4 en contra de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 abstención de una Organización Industrial y Comercial; 8 ausencias y se reitera el voto aprobatorio del Presidente del Comité y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Aprobación para realizar los ajustes a la propuesta originalmente propuesta, respecto del tema reservado número 5, concerniente a que en los 20 cm adicionales al ancho máximo de los vehículos, se contemplen elementos de sujeción para el aseguramiento de la carga.

**Acuerdo:** Aprobado por consenso, todos los votos a favor.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número. 2, resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, del tema reservado No.6, relativo a la eliminación de Modificaciones a la Tabla "C", relativa al largo máximo autorizado por clase de vehículo y camino.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 20 votos a favor: 14 de Dependencias y Entidades, 4 de Organizaciones Industriales, 1 de un Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 4 votos en contra de las Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 abstención de una Organización Industrial y Comercial, se hizo el registro de las 8 ausencias en la votación, haciendo constar el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Aprobación para realizar los ajustes en las respuestas a comentarios del Proyecto de Norma, de la propuesta del tema reservado número 7, concernientes que las cajas de 42 pies además de poder circular, por excepción, en caminos "ET" y "A", lo pueden hacer por caminos Tipo "B" siempre y cuando se cuente con la autorización de conectividad correspondiente.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 21 votos a favor: de los cuales,14 son de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 5 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 4 votos en contra, todos ellos de Organizaciones Industriales y Comerciales; y 0 abstenciones; se registran de igual forma los 8 votos ausentes, haciendo constar el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2, resultado de la Reunión Extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, del tema reservado No. 8, relativo a la eliminación de modificaciones que limitan el otorgamiento de permisos de conectividad en tramos de hasta 50 km, por caminos Tipo "B", previo al dictamen técnico.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 20 votos a favor, de los cuales: 14 son de Dependencias de la Administración Pública Federal, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 4 votos en contra, todos ellos de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 abstención de una Organización Industrial y Comercial; del mismo modo se registraron 8 ausencias de los vocales, y se reitera el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Aprobación para que se mantenga en los mismos términos la facultad de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal para realizar la verificación del cumplimiento de los pesos, mediante básculas públicas, sin agregar la especificación de que estén ubicadas en caminos de jurisdicción federal.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 20 votos a favor, de los cuales: 14 son de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de los Consumidores; 2 votos en contra de Organizaciones Industriales y Comerciales; y 3 abstenciones de Organizaciones Industriales y Comerciales; se da el registro de las 8 ausencias y la aclaración del voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Aprobación de incorporación para realizar los ajustes a la respuesta originalmente propuesta del tema reservado número 10, relativo a cambiar los términos del Artículo TERCERO Transitorio, sobre la revisión de la NOM-012.

**Acuerdo:** Aprobado por consenso.

**Propuesta:** La incorporación de un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que los autotanques propiedad de Petróleos Mexicanos puedan transitar en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal, con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, únicamente para el transporte de diésel y combustóleo en camiones unitarios. Lo anterior, con la finalidad de evitar el desabasto de éstos productos.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría, con 16 votos a favor de los cuales: 14 fueron de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 1 voto de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de Centro de Enseñanza e Investigación, 6 votos en contra de Organizaciones Industriales y Comerciales; 3 abstenciones de ellas 2 de Organizaciones Industriales, y 1 del representante de Consumidores; además se registraron las 8 ausencias y el voto aprobatorio del Presidente del Comité y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** A solicitud de la CANACAR, se somete la incorporación de un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que todos los autotanques puedan transitar en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción

Federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, al igual que PEMEX.

**Acuerdo:** NO aprobado por mayoría, con 6 votos a favor: 2 de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 3 de Organizaciones Industriales y Comerciales, y 1 de Centro de Enseñanza e Investigación; 16 votos en contra: 12 de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 3 de Organizaciones Industriales y Comerciales, y 1 de Centro de Enseñanza e Investigación; también se manifestaron 3 abstenciones de Organizaciones Industriales y Comerciales; y se registraron las 8 ausencias de votación, haciendo constar el voto NO aprobatorio del Presidente del Comité y la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** A solicitud de la ANTP, se somete la incorporación de un Transitorio para otorgar un plazo de 2 años a partir de la entrada en vigor de la Norma, para que todos los semirremolques puedan transitar en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, como se lo otorgan a PEMEX.

**Acuerdo:** NO Aprobado por mayoría, con 5 votos a favor: 2 de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal; y 3 de Organizaciones Industriales y Comerciales; 17 votos en contra: 11 de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de un Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 3 abstenciones, 1 de Dependencia de la Administración Pública Federal, 2 de Organizaciones Industriales y Comerciales; con el registro de las 8 ausencias de los vocales, haciéndose constar que se contó con el voto NO aprobatorio del Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la reunión extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, del tema reservado No 12 relativo a cambiar el plazo de la entrada en vigor de la NOM-012.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 20 votos a favor: 14 de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal fueron; 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales, y 1 de un Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 3 votos en contra todos ellos de Organizaciones Industriales y Comerciales; 2 abstenciones también de Organizaciones Industriales y Comerciales; de igual forma se registraron los 8 votos ausentes, y el voto aprobatorio del Presidente Comité, y de la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Mantener la respuesta originalmente propuesta, tal como se aprecia en el Anexo "A" que forma parte de los Acuerdos del Subcomité Número 2 resultado de la Reunión Extraordinaria celebrada los días 18, 19 y 22 de septiembre del 2014, del tema reservado No 13, relativo a eliminar el artículo CUARTO Transitorio.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 21 votos a favor: 14 de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal; 5 de Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 de un Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores, también se registraron 3 votos en contra de las Organizaciones Industriales y Comerciales; 1 abstención de una Organización Industrial y Comercial; se registran los 8 votos ausentes y

la constancia del voto aprobatorio del Presidente y la mayoría de las dependencias presentes.

**Propuesta:** Aprobación de la Norma Oficial Mexicana definitiva *NOM-012-SCT-2-2014 Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con las que pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan por las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal*, a efecto de que en términos de lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se proceda a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Acuerdo:** Aprobado por mayoría con 20 votos a favor, de los cuales son: 14 de Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, 4 de Organizaciones Industriales y Comerciales, 1 de un Centro de Enseñanza e Investigación, y 1 del representante de Consumidores; 0 votos en contra; y 5 abstenciones, todas ellas de Organizaciones Industriales y Comerciales; de igual forma se registran las 8 ausencias y se hace constar el voto aprobatorio del Presidente y de la mayoría de las dependencias presentes.

Finalmente, el Lic. Federico Domínguez Zuloaga dio por concluida la Cuarta Sesión Extraordinaria del año, y les reitero su agradeciendo por su participación, convocándolos a la próxima reunión del Comité, previa Convocatoria.