



México, D.F., 16 de Junio 2014.

Lic. Virgilio Andrade Martínez
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria

ERF-SPR
B0014006782

Asunto: Comentarios al Anteproyecto de NOM-012-SCT-2-2014.

Con relación a la publicación que a través del Diario Oficial de la Federación se hizo al Proyecto 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 pasado 11 de junio del presente año, al respecto nos permitimos enviar las propuestas de modificación y comentarios.

1.- En la propuesta de modificación a la NOM-012 desaparece los vehículos llamados diferenciados en combinaciones sencillas, al incrementar los pesos máximos autorizados sin que tengan que cumplir los requisitos de dictamen de condiciones físico-mecánicas, caballaje mínimo del motor, torque mínimo, freno auxiliar, sistema antibloqueo para frenos (ABS) y suspensión neumática.

Esta decisión desincentiva la renovación del parque vehicular, al no existir el aliciente de comprar un vehículo nuevo más robusto y que incorpore mayores elementos de seguridad, como es el caso del torque mínimo del cual quedan exentos estas combinaciones según este proyecto. Asimismo, representa un estímulo a los vehículos usados importados que sin contar con los componentes requeridos en la NOM-012 actual, tendrían la autorización de cargar los mismos pesos máximos que los vehículos producidos en México.

2.- Otro aspecto importante del proyecto de NOM-012 en el punto 5.2.5, es que no contemplan el uso de cuatricuernas, con lo cual, los costos de traslado de los vehículos se incrementarían aproximadamente 25%, que al final impactará negativamente en el precio que debe pagar un cliente por un vehículo nuevo.

Adicionalmente, existen otros argumentos para permitir el traslado de vehículos en cuatricuerna, como:

- Menor consumo de combustible y por tanto, un nivel menor de emisiones contaminantes.
- Disminución del desgaste en carreteras por realizar los traslados en menos viajes.
- Optimización de los gastos de operación de las empresas trasladistas.
- Es una configuración más segura para el traslado de unidades, ya que disminuyen las posibilidades de robo de vehículos, al requerir equipo especializado y tiempo para separar las unidades montadas.

3.- Con relación a la nueva configuración del C4 propuesta en el proyecto de NOM -012, proponemos que por razones de seguridad y operación, se incluyan en un apartado adicional en dicho proyecto en donde de manera puntual se indique dichas especificaciones técnicas (numero de ejes, puntos de apoyos, etc.).

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

Av. San Antonio 256, Col. Ampliación Nápoles
C. P. 03849 México D. F. Delegación Benito Juárez Tel. 54.82.30.00
www.canacindra.org.mx



4.- Con relación al punto 6.1.2.2.3, solicitamos la precisión de las siguientes redacciones de texto a los incisos a) y c):

Incisos

a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando esta sea menor. La velocidad debe ser controlada y registrada utilizando los módulos electrónicos del motor o del vehículo.

c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo que las encienda los cuartos delanteros al momento de poner en marcha el vehículo.

5.- En la tabla del punto 6.1.2.2.1 al final hay una nota que dice:

Nota: La potencia del motor torque y capacidad de los ejes, se indica en unidades del sistema ingles, por ser esta como comúnmente se les identifica y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internacional son: 1HP=0,7457 KW, 1lb-pie =1,3558 Nw-m y 1lb =0.454kg"

Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados en la tabla.

La justificación en la siguiente: La conversión de torque y potencia del sistema ingles al sistema internacional para los motores construidos bajo la normatividad europea no es lineal. La razón de esto es porque el método de prueba con el que se obtienen las curvas del motor (curva Potencia vs Torque) son diferentes. La prueba europea incluye que al elaborar las curvas de torque y potencia se agreguen componentes en funcionamiento como el alternador, el ventilador, el filtro de aire, etc., que hacen que se pierda un porcentaje de la potencia y el resultado es menor que el que se obtiene en las pruebas americanas, en donde se prueba el motor sin accesorios. Adicionalmente, hay factores de temperatura y presión ambiental diferentes. Por consiguiente, lo que se ofrece como torque (Nm) y potencia (KW) en la placa de datos de motores europeos seria mayor si se realiza bajo la norma americana.

Finalmente, les informamos que dentro del plazo de los 60 días que se establece par la consulta publica del proyecto en referencia, estaremos enviando mas cometarios con su justificación técnica, ya que actualmente esta publicación se esta analizando al interior de las empresas asociadas.

Sin otro particular reciba un cordial saludo

Atentamente,

Lic. Eugenio Padi Hernández
Presidente del Sector Industrial Automotriz

C.c.p. Ing. Rodrigo Alpizar Vallejo. - Presidente Nacional de CANACINTRA
C.c.p. Industriales del Sector Industrial Automotriz de CANACINTRA.

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

Av. San Antonio 256, Col. Ampliación Nápoles
C. P. 03849 México D. F. Delegación Benito Juárez Tel. 54.82.30.00
www.canacindra.org.mx