

**MATRIZ DE EVALUACIÓN DE PROPUESTAS DE EVALUACIÓN DE LA NOM-012-SCT-2-2008**

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p><b>DE LOS CONSIDERANDOS DE LA NORMA</b></p>	<p>ANTP, AMICP, Jabón La Corona, CANACINTRA y CANAINCA</p>	<p>Evaluar las fatigas que provocan cada una de las 27 configuraciones autorizadas en la NOM-012-SCT-2-2008, a los pavimentos y puentes, así como los costos de mantenimiento.</p> <p>Evaluar el costo - beneficio de los volúmenes de carga transportada por cada una de las 24 configuraciones vehiculares de carga autorizadas en la NOM012-SCT-2-2008 Vs consumo de combustible, emisiones contaminantes, accidentes viales, kilómetros recorridos y desgaste a la infraestructura carretera.</p> <p>Evaluar las estadísticas de accidentes en los que se vieron involucrados cada una de las 27 configuraciones vehiculares autorizadas en la NOM-012-SCT-22008, sujetos al control de pesos y dimensiones, indicando el porcentaje de vehículos involucrados que se encontraba fuera de los límites establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008.</p>	<p>De acuerdo con la redacción del tercer párrafo que corresponde a lo propuesto. Observamos que no se incluyó una de nuestras propuestas la cual está relacionada con el primer párrafo de los considerandos como sigue:</p> <p><b>Evaluar la estadística de mantenimiento carretero.</b></p> <p>La razón de esta propuesta se debe a establecer una correlación entre el peso con que transitan los vehículos por determinados tramos carreteros y su requerimiento de mantenimiento, considerando que uno de los objetivos de la NOM es "...proteger las vías generales de comunicación..."</p>	
	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar la concordancia de los CONSIDERANDOS con las especificaciones de la Norma.</p>		<p>Los objetivos de los considerandos de otorgar seguridad a los usuarios de las carreteras y conservación de las mismas, cuando la misma autoriza la sobrecarga de los vehículos, principalmente del full, la sobrecarga que transportan es la causa del deterioro de los pavimentos, por lo que proponen que deberían adoptarse el peso a los estándares internacionales y la prohibición de la circulación con doble remolque.</p>
<p><b>DE LAS DEFINICIONES</b></p>	<p>SCT</p>	<p>Evaluar las definiciones y la inclusión de las que pudiesen faltar.</p>		<p>Algunas definiciones son imprecisas (camión unitario) y faltan algunas (p. ej. unidad de verificación).</p>
<p><b>DE LA CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS</b></p>	<p>SCT</p>	<p>Evaluar si se incorporan aquellos vehículos que por el tipo de carga que transportan, son de construcción especial.</p>		<p>Transparentar la incorporación de vehículos vocacionales con condiciones de seguridad, sin que generen un mayor deterioro a los caminos y puentes.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
				Existen en el mercado y en el sector, vehículos de construcción especial para transportar sus productos.
6.1.1. Peso máximo por eje.	SCT	Evaluar el incorporar diversos arreglos de llantas no necesariamente iguales a los tradicionales así como las pruebas que deben cumplir para autorizar su uso Ej. Tridem de 10 llantas y otras combinaciones.		Aumentar los arreglos de llantas para elección de los transportistas.  Ahorro de costos operativos y beneficios ambientales asociados.
6.1.1.1 Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla "A" del apéndice normativo.	AMOTAC	Evaluar que el contar con suspensión neumática no debe ser factor para sobrecargar el vehículo.		Lo anterior a menos que para el caso específico de autobuses sea una condición de seguridad.
Con el propósito de que los vehículos de pasajeros que cuenten con suspensión neumática, circulen con mayor seguridad al permitir una mejor distribución del peso bruto vehicular en los ejes, la Secretaría podrá autorizar exclusivamente para el eje delantero una concentración máxima de carga de 7,5 t.	CNIH	Evaluar el uso de la llanta de bajo perfil y base ancha, en sustitución del arreglo dual de llantas tradicionales.		
Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		Proponen se analice y evalúen los efectos del tema en su aplicación desde su entrada en vigor, tanto para el sector público como para el sector privado, considerando que desde la entrada en vigor de la norma, la CANACAR ha participado en los diferentes foros que ha convocado la Dirección General de Autotransporte Federal, con el fin de colaborar en el desarrollo de las actividades derivadas de éste documento como han sido los permisos de Conectividad, Tarjetas de Circulación, requisitos para excedente de peso permitido, etc., en toda esta dinámica se han presentado interpretaciones discrecionales que han propiciado incertidumbre, y abusos en la aplicación de la norma.

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
establecido en la tabla "A" de cargas por eje.				
<p><b>6.1.2</b> Peso bruto vehicular máximo autorizado.</p> <p><b>6.1.2.1</b> El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla "B", considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente<sup>1/</sup>.</p>	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		
	AMOTAC	Evaluar la sustitución del peso bruto vehicular por carga útil, sin importar el peso tara, ni hacer distinción por tipo de carretera. Evaluar modificar los pesos, según propuesta.		Contar con carga útil pareja por tipo de vehículo. Para determinar la tara del vehículo se propone que el permisionario presente un tiquet de báscula autorizada y se plasme en la tarjeta de circulación.
	IMT	Evaluar pros y contras de los Pesos Brutos Vehiculares máximos actualmente permitidos para cada configuración,		Contar con una justificación de los mismos, tanto para mantenerlos, o bien reducirlos si ese fuera el caso.
<p><b>6.1.2.2</b> El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos y configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A",...</p>	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		
	ANTP, Jabón La Corona, CANACINTRA y CANAINCA	Evaluar el impacto económico por sector productivo en el precio al consumidor final de los productos por la reducción del Peso Bruto Vehicular en las 24 configuraciones vehiculares de carga autorizadas,	Propuesta no hecha por CANACINTRA.	Esta evaluación producto de eliminar el estímulo de la suspensión neumática a que refiere el numeral 6.1.2.2 y el segundo transitorio de la NOM-012-SCT-2-22008.
	CONATRAM	Evaluar que se le otorgue el beneficio del peso adicional de 1.5 Ton., por cada eje motriz y 1.0 Ton. por cada eje de carga indistintamente de que se trate de suspensión neumática o mecánica de muelles.		
	AMOTAC	Evaluar la cancelación del numeral		Esto debido a que la suspensión neumática no otorga ningún beneficio a los pavimentos ni a la seguridad de los vehículos en su frenado, ya que consume más aire del necesario al dotar de aire a las bolsas de la suspensión.

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p><b>6.1.2.2.1</b> Para vehículos o configuraciones vehiculares nuevos o que se incorporen al servicio de autotransporte federal y transporte privado, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.</p>	AMOTAC	Evaluar el empleo de la doble cadena de seguridad en el camión remolque, y en el doble remolque.		No proporciona una seguridad adicional.
	IMT	Evaluar el funcionamiento del dolly y los requerimientos mínimos de seguridad (A y H).		Se conoce que los accidentes por desprendimiento del segundo semirremolque vienen dados por dollys que han sido reparados.
<p><b>6.1.2.2.3</b> Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:</p> <p><b>Vehículos de carga</b></p> <p>II.- Del conductor:</p> <p>a) Conductores con capacitación y licencia específica.</p> <p>b) Uso de bitácora de horas de servicio.</p>	CONATRAM	Evaluar la eliminación de la Bitácora en el numeral 6.1.2.2.3 respecto a vehículos de carga, Inciso II.- Del conductor, b) Uso de bitácora de horas de servicio.		Por las siguientes razones: En nuestro país no existen en las carreteras las condiciones adecuadas y de seguridad para poder cumplir con este lineamiento, y que además la Norma no especifica de cuántas horas de servicio estamos hablando.
	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		
	AMOTAC	Evaluar que se mantengan las disposiciones de seguridad sin condicionar el incremento de peso, pues se pretende cancelar el numeral 6.1.2.2.		
	ANTP, Jabón La Corona, CANACINTRA y CANAINCA	Evaluar exigir la bitácora siempre y cuando se tenga la debida capacitación y el formato de la SCT.	De acuerdo con la redacción	Lo anterior, considerando los diferentes tiempos para la entrada en vigor de algunos requerimientos como lo fue el caso de la conectividad, Cambio o Modificación de las Tarjetas de Circulación de los dictámenes de condiciones físico-mecánicas, entre otros.
<p>III.-De control para la empresa:</p> <p>a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la</p>	CONATRAM	Evaluar el inciso III.- De control para la empresa.		Se considera importante y necesario ponerle el nombre de corresponsabilidad.
	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		
	AMOTAC	Evaluar hacer corresponsable al contratante del servicio o dueño de la carga, sin condicionar la existencia de un contrato firmado o que se especifique en la carta de porte la corresponsabilidad.		

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.</p>				
<p><b>6.1.2.3</b> Las especificaciones indicadas en el numeral 6.1.2.2.1, se verificarán por personal autorizado dependiente de la Secretaría o Unidades de Verificación Físico-Mecánicas autorizadas, debiendo cambiar su tarjeta de circulación por otra, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones.</p>	<p>ANTP, Jabón La Corona, CANACINTRA y CANAINCA</p>	<p>Evaluar el número de Empresas y vehículos que cuentan con Tarjetas de Circulación diferenciadas.</p> <p>Evaluar las inversiones que han efectuado las empresas para el cumplimiento de la NOM-012-SCT -2-2008.</p> <p>Evaluar las dificultades para realizar los operativos de medición de Pesos y Dimensiones</p> <p>Evaluar el Sistema Integral de Información del Autotransporte Federal (SIAF), para hacer cumplir la NOM-012.SCT-2-2008 de forma eficiente.</p> <p>Evaluar los aspectos pendientes o no resueltos en la implementación de la Norma.</p>	<p>De acuerdo con los párrafos 3 y 5 que corresponden a las propuestas enviadas.</p>	
	<p>CANACAR</p>	<p>NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.</p>		
	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar la eliminación de este numeral.</p>		
<p><b>6.2.1.5</b> El largo total máximo autorizado para la configuración tractocamiión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.</p> <p>Cuando la longitud del semirremolque sea mayor</p>	<p>CANACAR</p>	<p>Evaluar las disposiciones establecidas en los incisos a) y b), tipo de espejos y color del letrero.</p>		<p>En base a la experiencia operacional, las disposiciones de los incisos a) y b) han sido motivo de interpretación discrecional por parte de las Dependencias que vigilan el cumplimiento de la norma ya que debido a lo frágil de los espejos mencionados, estos se vencen por efecto de las condiciones climatológicas, utilizando al mismo</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>que 14,63 m en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla "C" éstos deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:</p> <p><b>a)</b> El tractocamión deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería.</p> <p><b>b)</b> Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCION AL REBASAR", en fondo naranja reflejante y letras negras</p>				<p>tiempo en las unidades espejos cóncavos colocados en los espejos laterales retrovisores como medida de seguridad, por otra parte, cada quien ve el color naranja a juicio particular, ya que muchas veces se dice que es amarillo y otras y otras que es rojo , siendo motivo de detenciones y pérdidas de tiempo al verificar estos incisos.</p>
<p><b>6.2.1.6.1</b> Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y</p>	<p>CONATRAM</p>	<p>Evaluar no permitir un tercer eje retráctil, en dobles remolques.</p>		<p>El numeral establece claramente que no se permite el acoplamiento con remolques mayores a 13.70 m. y tampoco con remolques de 3 ejes (S3),</p>
	<p>CANACAR</p>	<p>NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.</p>		
	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar el no permitir el acoplamiento de semirremolques de 3 ejes en las configuraciones T-S-R.</p>		

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m, ni de 3 ejes (S3) para el caso de configuraciones de tractocamión-semirremolque-remolque (T-S-R), excepto que el tercer eje sea retráctil, siempre y cuando éste, se encuentre levantado durante la circulación de la configuración vehicular.	ATCCEVAC	<p>Evaluar la longitud a configuraciones C-R, que debiera ser igual a un T-S.</p> <p>Evaluar las dimensiones establecidas, de acuerdo a propuesta presentada.</p> <p>Evaluar que se acepten fulles con dos cajas de 40 pies arrastrados con cualquier tipo de tractocamión.</p>		Actualmente se rebasa por centímetros los 31 m de largo máximo que marca la Norma.
<b>6.2.1.3</b> El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús y camión unitario, se indica en la tabla "C" de esta Norma.	CANAPAT	Evaluar la viabilidad de incrementar las dimensiones máximas permitidas de los autobuses para el servicio de autotransporte de pasaje y turismo en su largo hasta la longitud de 16 m.		
<p><b>6.2.1.7</b> Para las configuraciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que transitan en caminos tipo "ET", "A" y "B", se permite 1,00 m de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la configuración.</p> <p><b>6.2.1.7.1</b> Cuando se trate de carga sobresaliente en</p>	AMOTAC	Evaluar no permitir carga sobresaliente.		Debido a que la estructura que soporta la carga arriba de la cabina (vehículo sin rodar) va sujeta al chasis con perforaciones para acoplarla, debilitando al chasis y haciéndolo inseguro. Asimismo, el eje direccional y sus llantas se sobrecargan afectando su maniobrabilidad.

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
la parte superior frontal de la configuración tipo góndola o madrina, se permite 1,00 m sobresaliente, siempre y cuando no se rebase la longitud máxima permitida por tipo de vehículo y de carretera.				
6.2.1.6 El largo total máximo para las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.	CONATRAM	Evaluar que este tipo de configuraciones de dobles remolques circulen única y exclusivamente por las carreteras que la Norma les permite y que son del tipo "ET" y "A".		Para las demás carreteras están las otras configuraciones.
	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		
	AMOTAC	Evaluar la prohibición de la circulación con doble remolque.		Al prohibir los fulles se generarían dos empleos adicionales (dos fuentes de trabajo). Se crearía la necesidad de fabricar más tractocamiones para atender la demanda del transporte.
Evaluar prohibir la circulación en configuración doblemente articulada en autotanques.			Garantizar la seguridad de operación.	
6.2.1.4 El largo total máximo autorizado para las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.	AMOTAC	Evaluar que no deben autorizarse las configuraciones de camión- remolque, y que las longitudes deben ser máximo 23.00 m.		
6.4 Casos de conectividad.	CONATRAM	Evaluar que definitivamente las autorizaciones de conectividad se eliminen.		
6.4.1 Vehículos de	CANACAR	Evaluar la desaparición del trámite, reclasificar carreteras y considerar la conectividad del Reglamento de peso y		La SCT con base en las autorizaciones y solicitudes que hasta la fecha existen



Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>Carga.</p> <p><b>6.4.1.1</b> Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora o centro de distribución, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, se deberán cumplir las condiciones siguientes:</p>	<p>ANTP, Jabón La Corona y CANACINTRA</p> <p>AMOTAC</p> <p>ATCCEVAC</p>	<p>dimensiones.</p> <p>Evaluar permisos de conectividad, para identificar necesidades de modernización de la infraestructura de los tramos de conectividad de baja clasificación.</p> <p>Evaluar el número de vehículos de carga que transitan por autopistas Vs carreteras libres, conforme a los pesos y dimensiones que autoriza la NOM-012.</p> <p>Evaluar no se autorice conectividad para configuraciones de doble semirremolque, sólo para configuraciones de tractocamión semirremolque (T-S), inclusive en caminos tipo D cuando se requiera.</p> <p>Evaluar requerimientos y tramitología.</p> <p>Evaluar la manera de hacer más sencilla la solicitud de conectividad.</p>	<p>De acuerdo con el primer párrafo que corresponde a las propuestas enviadas.</p>	<p>determinar los tramos de reclasificación.</p>
<p><b>6.4.2.1</b> Los vehículos del servicio de autotransporte de pasajeros que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo al amparo de los permisos únicos respectivos con que cuenten. Los vehículos que requieran de un nuevo permiso de autotransporte federal de pasajeros, para utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen</p>	<p>AMOTAC</p>	<p>Evaluar redacción.</p>		<p>Es confuso y contradictorio.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad. Los vehículos de autotransporte de turismo que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad.</p>				
<p><b>6.4.3</b> Tomando en cuenta los gálibos de los puentes y túneles de las carreteras, se otorgarán permisos especiales en rutas específicas para vehículos que transportan pasajeros y cargas de hasta 4,50 m de altura, siempre y cuando se verifique que todos los puentes y túneles presentan gálibos mayores.</p>	AMOTAC	Evaluar la emisión de estos permisos.		Estos contenedores se deben transportar en porta-contenedores adecuados y bajos.
<p><b>6.3</b> Tecnologías alternativas.</p> <p>En caso de que hubiera nuevas tecnologías que no estén consideradas en la normatividad actual y que</p>	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		
	AMOTAC	Evaluar que no se deje abierta la posibilidad de que con nuevas tecnologías se permita mayor peso y/o dimensiones.		

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>podrían ser iguales o superiores en el desempeño de los vehículos o configuraciones vehiculares a que se refiere el numeral 6.1.2.2 se les aplicarán los mismos beneficios. En este supuesto, la autorización correspondiente deberá apegarse a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>				
<p><b>7. Observancia obligatoria de esta Norma</b></p> <p><b>7.1</b> Vehículos de fabricación nacional y de importación.</p> <p><b>7.1.1</b> De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio y en consecuencia los fabricantes, reestructores e importadores de las</p>	CANACAR	Evaluar la posible eliminación del último párrafo de este numeral.		Se tiene la experiencia de detenciones debidas a exceso de longitud, se ha basado en el último párrafo de este numeral po

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>unidades de autotransporte a que se refiere esta Norma, en la constancia de capacidad y dimensiones o de peso y dimensiones, que establece el reglamento y norma correspondiente, deberán indicar el peso y dimensiones que autoriza esta Norma para la unidad vehicular en cuestión, sin que éste sea mayor que el de diseño de la unidad vehicular.</p> <p>En el caso de vehículos fabricados para transporte con peso y dimensiones fuera de lo estipulado en la presente Norma, deberá indicarse en la constancia de capacidad y dimensiones o peso y dimensiones del mismo, que se trata de vehículos especiales sujetos a diseño específico por lo que no se ajustan a lo establecido en la presente Norma.</p> <p>Los vehículos de autotransporte a que se refiere esta Norma que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de</p>				

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
jurisdicción federal.				
<p><b>9. Vigilancia</b></p> <p>La Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.</p> <p><b>10.6</b> Dependencias y Organismos que intervienen en la verificación.</p> <p>El PEC es de aplicación general, la Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.</p>	<p>CANACAR</p> <p>AMOTAC</p>	<p>NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.</p> <p>Evaluar que exista una la policía de caminos que forme parte de la SCT.</p>		<p>Lo anterior para que esta vigilancia pueda ser efectiva ya que actualmente no funciona porque se dedican a todo, menos a vigilar.</p> <p>No hay coordinación entre Secretarías.</p>
<p><b>10. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)</b></p> <p><b>10.1</b> Objetivo.</p> <p>Establecer el procedimiento para verificar las especificaciones de peso y dimensiones que señala la presente Norma.</p>	<p>CANACAR</p> <p>ANTP, Jabón La Corona, CANACINTRA y CANAINCA</p>	<p>Evaluar la división en dos partes el numeral, una que se refiera a longitud de los semirremolques y otra para los vehículos tipo góndola.</p> <p>Evaluar las dificultades para realizar los operativos de medición de Pesos y Dimensiones.</p> <p>Evaluar los sistemas de medición fijos de Peso y Dimensiones de acuerdo con la NOM-010-SCFI-1994 y el reconocimiento de los sistemas de medición dinámicos.</p> <p>Evaluar la infraestructura (instalaciones, equipo y</p>	<p>De acuerdo con la redacción de los párrafos 1, 3, 4 y 5 que corresponden a las propuestas enviadas.</p>	<p>En base a la experiencia operacional, considera en la longitud de las configuraciones TS, TSS, y TSR las nuevas tecnologías de tractocamiones y dollys.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
		<p>personal) con la que se cuenta para la evaluación de la NOM-012-SCT-2-2008.</p> <p>Evaluar el crecimiento de la infraestructura de centros para la verificación de pesos y dimensiones, así como de verificación de condiciones físico-mecánicas.</p> <p>Evaluar las estadísticas de la evaluación de conformidad de la NOM-012. Cantidad de vehículos infraccionados por exceso de peso, por exceso de dimensiones. Rangos encontrados en los excesos de peso y de dimensiones.</p>		
<p><b>10.3.3</b> Para vehículos unitarios, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté más atrás, sin incluir los topes de hule. (...) En el caso de carga sobresaliente, se considerarán las excepciones establecidas en las reglas 6.2.1.7 y 6.2.1.8.</p>	SCT	<p>Evaluar si es necesario establecer que la longitud se tome desde la carga sobresaliente delantera, hasta la carga sobresaliente trasera, según sea el caso.</p>		<p>No tener un incremento en el largo máximo de la configuración.</p>
<p><b>10.3.4</b> Se verificará el peso bruto vehicular y dimensiones máximas de las unidades o configuraciones vehiculares que circulan por vías generales de comunicación de jurisdicción federal.</p>	AMOTAC	<p>Evaluar se verifique el peso útil autorizado por tipo de vehículo, más el peso tara (del vehículo vacío sin carga) y se sumen los pesos totales según sea la configuración.</p>		
<p><b>10.3.7</b> Se verificará el</p>	AMOTAC	<p>Evaluar que también se midan los vehículos</p>		<p>Hay vehículos de carga que</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso vehicular, más el peso de la carga sea mayor a 4 t (PBV).</p>		<p>menores a 4 t.</p>		<p>transportan carga ligera pero voluminosa, como unicele, tinacos de plástico, por ejemplo.</p>
<p><b>10.4</b> Verificación.</p> <p><b>a)</b> La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones del vehículo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, sin que se exceda el peso máximo de diseño del fabricante y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.</p> <p><b>b)</b> La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado de conformidad con lo</p>	<p>CANACAR</p>	<p>Evaluar la coordinación de Dependencias Gubernamentales.</p>		<p>Que se realicen verificaciones fuera de centros fijos de pesaje, evitando que solamente se basen en la carta de porte.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
siguiente:				
<p><b>2.</b> Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría</p>	SCT	Evaluar las reglas para obtener la certificación para autoverificación.		A tres años de la Norma, ninguna empresa lo ha tramitado. Es posible que la falta de corresponsabilidad acarree que no haya interés del usuario.
	CANACAR	Evaluar la autorregulación.		Hacerla más accesible a los transportistas.
<p><b>10.5</b> Unidades de Verificación.</p> <p>La Secretaría, podrá autorizar a terceros, para que lleven a cabo verificaciones de la presente Norma, de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>	CANACAR	Evaluar la apertura al sector privado, para que verifique el cumplimiento de esta norma.		Inexistencia de Unidades de Verificación operadas por terceros autorizados.
<p><b>12. Concordancia con normas internacionales</b></p> <p>La presente Norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, la seguridad vial en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no necesariamente es concordante con ninguna</p>	AMOTAC	Evaluar que el peso autorizado debe ser concordante con los estándares internacionales.		Revisar los tratados celebrados en Ginebra o en su caso con los principales socios comerciales: USA y Canadá.



Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
norma internacional.				
<p><b>13. Transitorios</b></p> <p><b>PRIMERO.-</b> Se abroga la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de enero de 1997, y sus ratificaciones de conformidad con las revisiones quinquenales, que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y demás disposiciones administrativas y técnicas que se opongan a la presente Norma.</p>	AMOTAC	Evaluar que la NOM-012-SCT-2-1995 sea la vigente.		No contiene tantas trampas como la actual, misma que provoca la corrupción de cuando se aplica en las carreteras federales, por las irregularidades que de ella misma provoca.
<p><b>TRANSITORIO SEGUNDO.-</b> Se autoriza a las configuraciones vehiculares tipo T3-S2-R4 y T3-S2-R3, circular exclusivamente en caminos tipo "ET" y "A", con un peso adicional de 4,5 t al peso bruto</p>	CONATRAM	Evaluar la eliminación segundo transitorio de la Norma.		No hay nada que justifique el incremento de 4.5 toneladas, además de ser discriminatorio para las demás configuraciones
	CANACAR	NOTA: Solicitó se evaluara el tema, pero no presentó una propuesta concreta.		
	ANTP, AMICP, Jabón La Corona, CANACINTRA y	Evaluar el impacto económico por sector productivo en el precio al consumidor final de los productos por la reducción del Peso Bruto Vehicular en las 24 configuraciones vehiculares de carga autorizadas, por	La redacción no corresponde a ninguna de las propuestas enviadas.	

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
vehicular máximo de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 6.1.2.2, por un período de 5 años.	CANAINCA	eliminar el estímulo de la suspensión neumática a que refiere el numeral 6.1.2.2 y el segundo transitorio de la NOM-012-SCT-2-22008.  Evaluar el costo - beneficio de la Suspensión neumática Vs Suspensión rígida (muelles) en la fatiga de los pavimentos y las mercancías.		
	AMOTAC	Evaluar no autorizarse doble remolque y menos aún este incremento.		No se tiene sustento técnico y hace más insegura la circulación e incrementa el deterioro de los caminos y puentes, y los accidentes provocados. Se estima fue utilizado para sobrecargar más.
<b>TRANSITORIO TERCERO.-</b> Esta Norma Oficial Mexicana incluyendo sus artículos transitorios, será evaluada por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor.	ATCCEVAC	Evaluar que este artículo se aplique tanto a los vehículos de carga seca como a los tanques.		
	AMOTAC	Evaluar volver a establecer una evaluación y en su caso, modificación, a los tres años de su entrada en vigor.		
<b>CUARTO.-</b> Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas unidades y configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.4, referente a casos de conectividad, tramiten y obtengan los permisos especiales	CANACAR	Evaluar su eliminación.		La temporalidad de su vigencia.

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
<p>correspondientes, o en su caso, la Secretaría emita el dictamen para los servicios de pasaje y turismo. Durante este plazo, los vehículos de carga podrán circular presentando la solicitud de permiso con sello de acuse de recibo de la Dirección General de Autotransporte Federal; los vehículos de autotransporte de pasaje y turismo, podrán circular en las condiciones en que lo vienen realizando, hasta que la Secretaría emita el dictamen al que deben de sujetarse.</p> <p>Las autorizaciones que se hayan otorgado con fundamento en el tercer párrafo del artículo 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, seguirán vigentes en los términos otorgados.</p>				
<p><b>QUINTO.-</b> Las carreteras que sean objeto de reclasificación, una vez que sean reclasificadas,</p>	CANACAR	Evaluar su eliminación.	<p>Falta incluir la propuesta de CANACINTRA como sigue:  <b>Evaluar los avances en la reclasificación de carreteras mencionada en el Artículo 5 Transitorio.</b></p>	<p>La temporalidad de su vigencia y la reclasificación de carreteras que se consideren necesarias para conectividad.</p>

Tema de la Norma	Organización o Dependencia	Propuesta de Evaluación	CORRECCIÓN / COMENTARIOS DE REDACCIÓN DE PROPUESTAS DE CANACINTRA	Argumentación
se determinará cuales pueden adicionarse al Anexo 1, relativas al tema de conectividad, en los demás casos se requerirá solicitar autorización y la Secretaría determinará de manera fundada y motivada su otorgamiento o no.				
<b>Transitorio sexto.</b> Del cumplimiento de todos los vehículos nuevos que se incorporen y los que están en operación.	SCT	Evaluar establecerlo como campo de aplicación.		Congruencia en el texto.
<b>Capítulo 16.- Anexo 1,</b> Tramos carreteros a que se refiere el numeral 6.4.1.1, inciso c) de casos de conectividad.	CANACAR	Evaluar su eliminación		Solamente han causado confusión tanto al sector público como al sector privado.
	AMOTAC	Evaluar su propuesta de clasificación de carreteras.		
	ANTP y CANAINCA	Evaluar los avances en la Reclasificación de Carreteras.		
	ATCCEVAC	Evaluar mantener la clasificación actual de carreteras.		