

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTAS a los comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-040-SCT-2-2008, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal, publicada como Proyecto el 26 de abril de 2010.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

FELIPE DUARTE OLVERA, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en lo dispuesto en los artículos; 36 fracciones I, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II, 47 fracciones II y III y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 6o. fracciones XIII y XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, tengo a bien ordenar la publicación de las respuestas a los comentarios recibidos durante el plazo de consulta pública del proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-040-SCT-2-2008, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2010.

Una vez que los comentarios fueron estudiados y discutidos por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), en su primera sesión ordinaria celebrada el 27 de marzo de 2012, se resolvió la respuesta a cada uno de los comentarios recibidos, y a través de este documento se emiten las respuestas a los mismos, tal como lo marca la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

México, D.F., a 10 de julio de 2012.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Felipe Duarte Olvera**.- Rúbrica.

RESPUESTAS A LOS COMENTARIOS DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-040-SCT-2-2008 PARA EL TRANSPORTE DE OBJETOS INDIVISIBLES DE GRAN PESO Y/O VOLUMEN, PESO Y DIMENSIONES DE LAS COMBINACIONES VEHICULARES Y DE LAS GRUAS INDUSTRIALES Y SU TRANSITO POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL PUBLICADA COMO PROYECTO EN EL DOF EL 26 DE ABRIL DE 2010

PROMOVENTE	DESCRIPCION DE COMENTARIO	Respuesta
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 2. Referencias COMENTARIO: Incluir las Normas Mexicanas NMX, relativas a grúas industriales. MOTIVO: Unificar la operación segura de estos equipos.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar el comentario de incluir cuatro Normas Mexicanas NMX, relacionadas con las grúas industriales, siguientes: NMX-GR-7752-2-IMNC-2009 NMX-GR-22877-IMNC-2008 NMX-GR-23815-IMNC-2009 NMX-GR-43808-1-IMNC-2009

Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 3. Definiciones DICE: Aviso.- Comunicación a la Secretaría de Seguridad Pública y a los Centros SCT correspondientes, por la cual el transportista informa la fecha y hora estimada en la que se transitará por su jurisdicción. COMENTARIO: Aviso.- Comunicación a los Centros SCT correspondientes, por lo cual el transportista informa la fecha y hora estimada en la que se transitará por su jurisdicción. MOTIVO: Se considera solamente necesario avisar a la Dependencia que expide el permiso especial.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptar el comentario. En virtud de que la ley de la Policía Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2009, prevé en su artículo 8 fracción XXXIII como atribución y obligación de la Dependencia la de vigilar e inspeccionar, para fines de seguridad pública, la zona terrestre de las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas. Además de las atribuciones conferidas a la Policía Federal, respecto de vigilar, mantener el orden combatir el delito, y prestar el servicio de prevención en los caminos y puentes de jurisdicción federal, los medios de transporte que operen en ellas, así como ordenar la vigilancia para evitar se destruyan o maltraten las carreteras, puentes federales, servicios conexos, señales y demás bienes de la nación. Con el objeto de facilitar la comunicación expedita y segura entre los transportistas y la Policía Federal, se establece en la Norma que el aviso podrá efectuarse por medios electrónicos a la Policía Federal. Aviso.- Comunicación a la Policía Federal por medios electrónicos y a los Centros SCT correspondientes, por la cual el transportista informa la fecha y hora estimada en la que se transitará por su jurisdicción.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	DICE: Cama Baja.- Semirremolque de piso de baja altura con suspensión especial. COMENTARIO: Cama Baja.- Semirremolque de piso de baja altura. MOTIVO: No es necesario mencionar que posee una suspensión especial.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptarlo parcialmente la propuesta, para quedar la definición de Cama Baja, como se describe a continuación: Cama Baja.- Semirremolque de piso de baja altura, con ancho mayor de 2.60 m.
Mtro. José Refugio		El Comité analizó el comentario y

Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	DICE: Carga útil.- Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor. COMENTARIO: Carga útil.- Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad. Motivo: Al mencionar las condiciones de seguridad va implícito el diseño.	con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar parcialmente la propuesta, para quedar la definición de carga útil como se describe a continuación: Carga Util.- Peso máximo de la carga que un vehículo para transporte especializado puede transportar en condiciones de seguridad.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: Incluir definición: Luces de sobredimensiones.- Luces destellantes en color ámbar, colocadas en la parte trasera del semirremolque como equipo original.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. Lo anterior en virtud de que el anteproyecto de norma y la norma vigente, no utiliza el término concepto o definición de Luces de sobredimensiones.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 4. Clasificación de los Vehículos DICE: 4.1 Atendiendo a su clase COMENTARIO: Incluir: Planchón P Cuello de Ganso CG Jeep Dolly JD MOTIVO: Estos equipos son de uso común en la operación	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. En virtud de que el Planchón (P) y el Jeep Dolly (JD) no son vehículos, y los equipos de autotransporte tipo Cuello de Ganso (CG) son semirremolques de piso bajo que ya se consideran en el proyecto de norma. Se definirá que las figuras son ilustrativas.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	DICE: 4.3.1 Las combinaciones vehiculares especiales podrán aceptarse de acuerdo con las clases de vehículos que se indican en el punto 4.1, cuando se trate del transporte de cargas indivisibles con peso útil menor a 90 ton como se señala en el apéndice normativo; para ello el transportista deberá demostrar con una <u>memoria de cálculo</u>, la distribución de cargas de la combinación, además de que la transportación incluyendo su carga se desplaza con seguridad considerando las características geométricas de la ruta donde se opere. COMENTARIO: 4.3.1 Las combinaciones vehiculares especiales podrán aceptarse de acuerdo con las clases de vehículos que se indican en el punto 4.1, cuando se trate del transporte de cargas indivisibles con peso útil menor a 90 ton como se señala en el apéndice normativo; para ello el transportista deberá demostrar con un plano, la distribución de cargas de la combinación, además de que la transportación incluyendo su carga se desplaza con seguridad considerando las características geométricas de la ruta donde se opere. MOTIVO: En la práctica se realiza y presenta un plano vehicular, donde se muestra la distribución de cargas	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se substituye en el numeral 4.3.1, memoria de cálculo por plano.
Mtro. José Refugio	COMENTARIO:	El Comité analizó el comentario y

Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	“4.3.2 Cuando el transportista, por condiciones de la carga a transportar, requiera usar combinaciones vehiculares especiales diferentes a las señaladas, deberá proporcionar los estudios a que se refiere el punto 4.3.1”. PROPUESTA: 4.3.2 Cuando el transportista, por condiciones de la carga a transportar, requiera usar combinaciones vehiculares especiales diferentes a las señaladas, deberá proporcionar el plano a que se refiere el punto 4.3.1. MOTIVO: Concordancia entre párrafos.	con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se substituye en el numeral 4.3.2, los estudios por el plano.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 5. Disposiciones Generales DICE: “5.2 Los transportistas serán responsables de los daños que se ocasionen a los caminos, estructuras de puentes y elementos auxiliares en la transportación de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, de conformidad con el artículo 68 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 83 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares”. COMENTARIO: 5.2 Los transportistas no serán responsables de los daños que se ocasionen a los caminos, estructuras de puentes y elementos auxiliares en la transportación de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen cuando el usuario efectúe falsas declaraciones sobre el peso de la carga a transportar. Incluir estos párrafos después del 5.2: El contratante del servicio deberá proporcionar al transportista, compañía de seguros y número de póliza de seguro que ampara la carga. Cuando se transite por la ruta autorizada con el peso y dimensiones autorizadas en el permiso correspondiente, no se considerará responsabilidad del autotransportista las fallas o daños en la infraestructura. MOTIVO: Mantener el párrafo de la norma vigente, ya que la responsabilidad del transportista está en la Ley de Caminos y sus Reglamentos.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptar la propuesta. Considerando que una Norma no puede contravenir una disposición de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, los transportistas serán responsables de los daños que se ocasionen a los caminos, estructuras de puentes y elementos auxiliares en la transportación de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen Asimismo, en el Diario Oficial de la Federación de fecha 29 de mayo de 1998, se aclaró mediante publicación a la Norma vigente, que el transportista será responsable de los daños a la infraestructura.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: Incluir este párrafo después del 5.4: Las combinaciones vehiculares especiales podrán circular de vacío sin restricciones ni limitaciones, así mismo, de la misma forma podrán hacerlo para transportar su propio equipo incluyendo sus unidades piloto y solamente requerirán el permiso especial una vez que contengan el objeto a transportar.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptar la propuesta. En virtud de que las combinaciones vehiculares especiales también cuando transitan vacías, presentan dimensiones fuera de las establecidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008.
Mtro. José Refugio	DICE.	El Comité analizó el comentario y

Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	“5.5 Las grúas industriales y las combinaciones vehiculares especiales que exceden la Norma Oficial mexicana NOM-012-SCT-2-2008, se sujetarán a los siguientes horarios: de lunes a viernes, con luz diurna de 6:00 a 18:30 horas y en horario nocturno de 00:00 a 6:00 horas y los días sábado de 6:00 a 14:00 horas”. COMENTARIO: 5.5 Las grúas industriales y las combinaciones vehiculares especiales que exceden la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, se sujetarán a los siguientes horarios: de lunes a viernes, de 00:00 a las 24:00 hrs en autopistas, de 6:00 a 20:00 horas y en horario nocturno de 00:00 a 6:00 horas en las carreteras que no sean autopistas, los días sábado de 6:00 a 18:00 horas, en todas las carreteras federales. MOTIVO: Es la forma de proteger la infraestructura, debido a daños que pudiera causar la carga. Debido a los cambios climáticos que se están padeciendo en el país, la infraestructura se está dañando por las condiciones ambientales actuales, que pueden cambiar severamente en cualquier momento. Impulsar la productividad de las empresas, y combatir prácticas desleales.	con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar parcialmente la propuesta, permitiendo su circulación las 24 horas en los caminos tipo ET4 y A4 cuando éstos sean de cuota (autopistas) así como en B4, quedando el numeral como a continuación se indica: 5.5 Las grúas industriales y las combinaciones vehiculares especiales que exceden la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, se sujetarán a los siguientes horarios: 5.5.1 Cuando circulen por caminos tipo ET4, A4, B4: de lunes a viernes, de las 00:00 hrs. a las 23:59 hrs. 5.5.2 Cuando circulen por caminos tipo ET2, A2, B2, C o D: de lunes a viernes, se sujetarán a los siguientes horarios: de lunes a viernes, con luz diurna de 6:00 a 18:30 horas y en horario nocturno de 00:00 a 6:00 horas; y de 18:30 a 23:59 horas condicionado a que circulen con dos carros piloto, uno en la parte frontal y otro en la parte trasera. 5.5.2.1 Los días sábado de 6:00 a 14:00 horas. 5.5.3 En cualquier tipo de camino, los domingos y días de descanso obligatorio a que hace mención el artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, deberán detener totalmente su circulación. 5.5.4 Las carreteras, según su tipo, son las que se establecen en el Apéndice Normativo de Clasificación de Carreteras del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
Mtro. José Refugio Muñoz López,		El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64

Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	DICE: 5.8 Cuando el gálibo de los puentes, señales tipo puente o bandera no permitan el libre paso de las transportaciones, se permitirá la circulación en contrasentido si existe carretera alterna o bien desmontarse y montarse; dicha maniobra debe efectuarse bajo la supervisión del personal técnico del Centro SCT correspondiente, previo aviso con 24 horas de antelación y con el auxilio del personal de la Secretaría de Seguridad Pública. COMENTARIO: 5.8 Cuando el gálibo de los puentes, señales tipo puente o bandera no permitan el libre paso de las transportaciones, se permitirá la circulación en contrasentido si existe carretera alterna o bien desmontarse y montarse; dicha maniobra debe efectuarse bajo la supervisión del personal técnico del Centro SCT correspondiente, previo aviso con 24 horas de antelación. MOTIVO: Impulsar la productividad de las empresas, y combatir prácticas desleales. Impulsar la productividad y competitividad de las empresas de esta especialidad. En la práctica solamente atienden las peticiones el personal de la SCT:	de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. En virtud de que la ley de la Policía Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2009, prevé en su artículo 8 fracción XXXIII como atribución y obligación de la Dependencia la de vigilar e inspeccionar, para fines de seguridad pública, la zona terrestre de las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas. Además de las atribuciones conferidas a la Policía Federal, respecto de vigilar, mantener el orden combatir el delito, y prestar el servicio de prevención en los caminos y puentes de jurisdicción federal, los medios de transporte que operen en ellas, así como ordenar la vigilancia para evitar se destruyan o maltraten las carreteras, puentes federales, servicios conexos, señales y demás bienes de la nación.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: Insertar este párrafo después del 5.9: Cuando se solicite permiso para exportación se pida la proforma de exportación de mercancía, expedida por la agencia aduanal. MOTIVO: Evitar el cabotaje, en el transporte internacional.	En relación con el comentario a que se hace referencia, se procedió a su estudio y análisis del que se desprende que el párrafo que solicitan se incluya en la norma, no corresponde a una propuesta de modificación materia del proyecto de norma motivo por el cual se determina que no existe modificación a incluirse en el texto de la norma. No obstante se acordó establecer en el procedimiento para el otorgamiento de permisos especiales por un solo viaje, lo siguiente: Cuando se utilicen semirremolques de procedencia extranjera el transportista deberá acreditar ante la Secretaría su legal estancia en el país, mediante el pedimento de importación en original y copia, además probar de que se trata de carga internacional.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 6. Disposiciones de seguridad para las unidades piloto. COMENTARIO: “6.3.1.1 Vehículo tipo camioneta con un peso bruto vehicular no menor a 1500 kg y no mayor a 5100 kg, y que no sea vehículo sedán”. PROPUESTA: 6.3.1.1 vehículo tipo camioneta con un peso bruto vehicular no mayor a 5100 kg, y que no sea vehículo sedán. MOTIVO: Existen diversos modelos de camioneta que fungen como carro piloto, por lo cual solamente es necesario restringir el peso bruto vehicular máximo.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Por lo tanto se modifica el texto del numeral 6.3.1.1, para quedar como sigue: “6.3.1.1 Vehículo tipo camioneta con un peso bruto vehicular no mayor a 5100 kg, y que no sea vehículo sedán”.
Mtro. José Refugio Muñoz López,	COMENTARIO:	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64

Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	“6.3.1.2 Pintados en color amarillo, pantone 123 C”. PROPUESTA: Eliminar el párrafo. MOTIVO: Los carros piloto portan el color y emblema de la empresa de transporte a la que pertenece, por otro lado, desde 1995 no hay laboratorios de prueba aprobados para la especificación pantone 123 C.	de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar parcialmente la propuesta. Considerando que los vehículos piloto, hacen la función de señalamiento móvil abanderando la transportación, como un señalamiento debe ser uniforme, se deben homologar todos los vehículos piloto de un solo color. Por lo tanto se modifica el texto del numeral 6.3.1.2, para quedar como sigue: 6.3.1.2 Pintados en color amarillo.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: “6.3.1.4 Portar en la parte frontal o superior y trasera, una señal de advertencia de 0.60 x 1.20 m en color amarillo reflejante pantone 123 C, con la inscripción en dos renglones “EXCESO DE DIMENSIONES”, con letras negras de 0.20 m de altura de conformidad con el modelo que se indica en el apéndice normativo”. PROPUESTA: 6.3.1.4 Portar una señal de advertencia visible hacia delante y hacia atrás de 0.60 x 1.20 m en color amarillo, con la inscripción en dos renglones “EXCESO DE DIMENSIONES”, con letras negras de 0.20 m de altura de conformidad al modelo que se indica en el apéndice normativo. MOTIVO: El colocar esta señal en la parte frontal daña el sistema de enfriamiento de las unidades y el colocarla sin obstruir el radiador, golpea el piso.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se elimina el letrero frontal y se sustituye por una torreta. Por lo tanto se modifica el texto del numeral 6.3.1.4, para quedar como sigue: 6.3.1.4 Colocar una señal de advertencia de 0.60 x 1.20 m. en color amarillo, con la inscripción en dos renglones “EXCESO DE DIMENSIONES”, “EXCESO DE LARGO” o “EXCESO DE ANCHO”, con letras negras de 0.20 m. de altura, de conformidad al modelo que se indica en el Apéndice normativo, según corresponda. 6.3.1.4.1 Si la señal de advertencia se coloca en la parte más alta del vehículo, ésta deberá ser visible hacia delante y hacia atrás. 6.3.1.4.2 Si la señal de advertencia se coloca solamente en la parte trasera, se deberá instalar además una torreta en la parte frontal y más alta del vehículo.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: “6.3.2.3 Durante la conducción y abanderamiento, las unidades piloto deben vigilar el tránsito de las grúas industriales o combinaciones vehiculares, coordinando sus actividades, en su caso, con la Secretaría de Seguridad Pública”. PROPUESTA: 6.3.2.3 Durante la conducción y abanderamiento, las unidades piloto deben vigilar el tránsito de las grúas industriales o combinaciones vehiculares. MOTIVO: En la práctica, toda actividad la realizan las unidades piloto sin ayuda de Dependencias gubernamentales.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo, en virtud de las atribuciones conferidas a la Policía Federal, respecto de vigilar, mantener el orden combatir el delito, y prestar el servicio de prevención en los caminos y puentes de jurisdicción federal, los medios de transporte, así como ordenar la vigilancia para evitar se destruyan o maltraten las carreteras, puentes federales, servicios conexos, señales y demás bienes de la nación.
Mtro. José Refugio Muñoz López,	NUMERAL 7. Preceptos de seguridad para el tránsito de las grúas industriales.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64

Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: “7.3.3 Además de los señalamientos anteriores, las grúas industriales deben tener pintadas las defensas delantera y trasera con franjas alternas en color blanco y negro e inclinadas a 45°”. PROPUESTA: 7.3.3 Además de los señalamientos anteriores, las grúas industriales deben tener pintadas franjas reflejantes inclinadas a 45°. MOTIVO: Las franjas van en el gancho o la pluma o la defensa y el color varía, por lo que es suficiente exigir que sea reflejante.	de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se elimina el color “blanco y negro” y su ubicación, manteniendo el que las franjas sean de colores que contrasten. Por lo tanto se modifica el texto del numeral 7.3.3 para quedar como sigue: 7.3.3 Además de los señalamientos anteriores, las grúas industriales deben tener pintadas franjas reflejantes inclinadas a 45°, con colores que contrasten, por ejemplo: amarillo-negro, blanco-negro, amarillo-azul marino, naranja-negro, rojo-blanco, etc.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: “7.3.4 Las señales de advertencia especificadas en la tabla “C” deberán ser de 1.20 m de largo por 0.60 m de ancho en fondo amarillo reflejante pantone 123 C, y letras negras con la inscripción “EXCESO DE ANCHO” o “EXCESO DE LARGO”, según sea el caso, o “EXCESO DE DIMENSIONES” de presentarse las dos condiciones. PROPUESTA: 7.3.4 Las señales de advertencia especificadas en la tabla “C” deberán ser de 1.20 m de largo por 0.60 m de ancho en fondo amarillo reflejante, y letras negras con la inscripción “EXCESO DE ANCHO” o “EXCESO DE LARGO”, según sea el caso, o “EXCESO DE DIMENSIONES” de presentarse las dos condiciones. MOTIVO: Es suficiente pedir que el amarillo sea reflejante.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se elimina el pantone 123 C, pero se mantiene el color y que el letrero sea reflejante. Por lo tanto se modifica el texto del numeral 7.3.4 para quedar como sigue: 7.3.4 Las señales de advertencia especificadas en la tabla “C” deberán ser de 1.20 m de largo por 0.60 m de ancho en fondo amarillo reflejante, y letras negras con la inscripción “EXCESO DE ANCHO” o “EXCESO DE LARGO”, según sea el caso, o “EXCESO DE DIMENSIONES” de presentarse las dos condiciones.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 8. Preceptos de seguridad para el tránsito de las combinaciones vehiculares especiales. COMENTARIO: “8.3.1.1 Cuando por exceso en las dimensiones de la carga en carreteras de jurisdicción federal se tenga necesidad de cerrar momentáneamente un sentido de circulación.” PROPUESTA: 8.3.1.1 Cuando por exceso en las dimensiones de la carga en carreteras de jurisdicción federal, estatal o municipal, se tenga necesidad de cerrar momentáneamente un sentido de circulación. MOTIVO: Aplicar el concepto a toda carretera.	Considerando que la norma sólo se aplica en carreteras federales, el Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. En virtud de que las disposiciones de la Norma se aplican en caminos de jurisdicción federal.
Mtro. José Refugio Muñoz López,	COMENTARIO: “8.3.1.2 Cuando se tenga la necesidad de realizar alguna	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64

Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	modificación física a puentes peatonales, líneas de alta tensión, etc., para permitir el paso franco de las cargas que constituyen el convoy.” PROPUESTA: 8.3.1.2 Cuando se tenga la necesidad de realizar alguna modificación física a puentes peatonales, líneas de transmisión, etc., para permitir el paso franco de las cargas que constituyen el convoy. MOTIVO: Pueden ser líneas de transmisión de corriente, voz, datos, etc.	de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se aclara el término líneas de transmisión, para definir las de forma general en líneas de electricidad, teléfono o televisión, etc. Por lo tanto se modifica el texto del numeral 8.3.1.2 para quedar como sigue: 8.3.1.2 Cuando se tenga la necesidad de realizar alguna modificación física a puentes peatonales, líneas de transmisión (por ejemplo de electricidad, teléfono o televisión, etc.), para permitir el paso franco de las cargas que constituyen el convoy.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: “8.3.7 Para evitar los accidentes ocasionados por derrape o deslizamiento lateral de la combinación vehicular especial con carga y preservar la seguridad de los usuarios de los caminos durante su tránsito en zonas de tramos sinuosos donde existan condiciones climatológicas adversas, la transportación debe continuar con su circulación hasta un sitio seguro y estable y permanecer ahí hasta que las condiciones atmosféricas sean favorables para continuar su traslado. Para lo anterior se solicitará auxilio de la Secretaría de Seguridad Pública.” PROPUESTA: 8.3.7 Para evitar los accidentes ocasionados por derrape o deslizamiento lateral de la combinación vehicular especial con carga y preservar la seguridad de los usuarios de los caminos durante su tránsito en zonas de tramos sinuosos donde existan condiciones climatológicas adversas, la transportación debe continuar con su circulación hasta un sitio seguro y estable y permanecer ahí hasta que las condiciones atmosféricas sean favorables para continuar su traslado. MOTIVO: En la práctica esto lo realizan las propias empresas sin mayor ayuda.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. En virtud de las atribuciones conferidas a la Policía Federal, respecto de vigilar, mantener el orden combatir el delito, y prestar el servicio de prevención en los caminos y puentes de jurisdicción federal, los medios de transporte, así como ordenar la vigilancia para evitar se destruyan o maltraten las carreteras, puentes federales, servicios conexos, señales y demás bienes de la nación.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de	COMENTARIO: 8.5.4 Las señales de advertencia especificadas en la tabla “G” deben ser de 1.20 m de largo por 0.60 m de	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y

la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	ancho, en fondo amarillo reflejante, pantone 123 C y letras negras, con la inscripción "EXCESO DE ANCHO" o "EXCESO DE LARGO", según sea el caso o, "EXCESO DE DIMENSIONES" de presentarse las dos condiciones. PROPUESTA: 8.5.4 Las señales de advertencia especificadas en la tabla "G" deben ser de 1.20 m de largo por 0.60 m de ancho, en fondo amarillo reflejante, y letras negras, con la inscripción "EXCESO DE ANCHO" o "EXCESO DE LARGO", según sea el caso o, EXCESO DE DIMENSIONES" de presentarse las dos condiciones. MOTIVO: Es suficiente pedir que el amarillo sea reflejante.	Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se elimina el pantone 123 C, pero se mantiene el color amarillo y que el letrero sea reflejante. Por lo tanto se modifica el texto del numeral 8.5.4, para quedar como sigue: 8.5.4 Las señales de advertencia especificadas en la tabla "G" deben ser de 1.20 m de largo por 0.60 m de ancho, en fondo amarillo reflejante, y letras negras, con la inscripción "EXCESO DE ANCHO" o "EXCESO DE LARGO", según sea el caso o, "EXCESO DE DIMENSIONES" de presentarse las dos condiciones.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: "8.5.5 Las combinaciones vehiculares especiales de ancho mayor a 3.70 m, que transiten por carreteras sinuosas, deberán observar que los otros usuarios del camino circulen con seguridad, además de hacer alto total en un espacio apropiado para permitir el tránsito de los otros vehículos, para lo cual deberán solicitar el apoyo de la Secretaría de Seguridad Pública. " PROPUESTA: 8.5.5 Las combinaciones vehiculares especiales de ancho mayor a 3.70 m, que transiten por carreteras sinuosas, deberán observar que los otros usuarios del camino circulen con seguridad, además de hacer alto total en un espacio apropiado para permitir el tránsito de los otros vehículos. MOTIVO: En la práctica esto lo realizan las empresas sin necesidad de ayuda de las Dependencias gubernamentales.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. En virtud de las atribuciones conferidas a la Policía Federal, respecto de vigilar, mantener el orden combatir el delito, y prestar el servicio de prevención en los caminos y puentes de jurisdicción federal, los medios de transporte, así como ordenar la vigilancia para evitar se destruyan o maltraten las carreteras, puentes federales, servicios conexos, señales y demás bienes de la nación.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: Se dice: "8.6.3 El transportista debe informar y entregar oportunamente los itinerarios de sus movimientos a la Secretaría de Seguridad Pública y al Centro SCT correspondiente. Esta información debe proporcionarse en un lapso no menor a 24 horas de anticipación al tránsito de la combinación con carga" PROPUESTA: 8.6.3 El transportista debe informar y entregar oportunamente los itinerarios de sus movimientos al Centro SCT correspondiente. Esta información debe proporcionarse en un lapso no menor a 24 horas de anticipación al tránsito de la combinación con carga MOTIVO: Solamente es necesario notificar al Centro SCT.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. En virtud de las atribuciones conferidas a la Policía Federal, respecto de vigilar, mantener el orden combatir el delito, y prestar el servicio de prevención en los caminos y puentes de jurisdicción federal, los medios de transporte, así como ordenar la vigilancia para evitar se destruyan o maltraten las carreteras, puentes federales, servicios conexos, señales y demás bienes de la nación.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional	COMENTARIO: Se propone eliminar de la clasificación el Tipo 2.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su

del Autotransporte de Carga.	MOTIVO: Al tener dos tipos de clasificaciones con la misma longitud, se considera que solamente debe quedar una sola longitud de 28 m con ancho mayor 23 m hasta 3.30 m.	Reglamento, decidió aceptar parcialmente la propuesta. Se elimina de la Tabla D las configuraciones Tipo 2, en virtud de que las dimensiones de la configuración Tipo 2 causa confusión con las dimensiones de la configuración Tipo 3.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	COMENTARIO: En la tabla F, eliminar la velocidad para Tipo 1 MOTIVO: El Tipo 1 se apeg a los límites de velocidad de la NOM-012-SCT-2-2008.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar parcialmente la propuesta. Se elimina de la Tabla D la configuración Tipo 1, en virtud de que las dimensiones se establecen en la NOM-012-SCT-2- 2008. Derivado de lo anterior, se modifica la Tabla F, eliminando las especificaciones de seguridad que se aplican a la configuración Tipo 1. Por lo tanto se corregirán las Tablas D, F y G, a fin de ajustarlas a los comentarios aceptados por el Comité.

Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 10. Sanciones. COMENTARIO: “El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables” PROPUESTA: “El incumplimiento de las disposiciones contenidas en esta Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; y el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.” MOTIVO: La norma se deriva solamente del Reglamento relativo al peso y dimensiones.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptar la propuesta. Se elimina del párrafo la Ley Federal sobre Metrología y Normalización porque esta Ley no contempla sanciones que se apliquen por el incumplimiento de la Norma en comento.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte	PROPUESTA: Insertar estos párrafos: Las grúas industriales y/o combinaciones vehiculares especiales que no cuenten con el permiso especial expedido por la Secretaría de Comunicaciones y	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo.

de Carga.	Transportes no podrán transitar por los caminos y puentes de jurisdicción federal y serán remitidos a los depósitos autorizados independientemente de la sanción correspondiente a las disposiciones mencionadas en el párrafo anterior. Las grúas industriales y/o combinaciones vehiculares especiales que no cumplan con alguno de los preceptos de la presente norma, serán sancionados de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, permitiéndoles continuar su tránsito hasta su destino final. MOTIVO: Evitar la discrecionalidad en la verificación y detenciones innecesarias en tránsito	La aplicación de sanciones no se establece en una norma, son materia de un Reglamento.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 13. Procedimiento de evaluación de la conformidad COMENTARIO: "e) Para los casos de exportación, se deberá cumplir además los incisos anteriores con lo establecido en el numeral 5.10 de esta norma." PROPUESTA Escribir el párrafo 5.10 que menciona este inciso. Abrir la posibilidad en este capítulo para que las empresas puedan autoregularse, con los requisitos que pida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes MOTIVO: Es el párrafo que se propone después del 5.9 Mediante la autorregulación se dé confianza a las empresas para mejor control, seguridad y calidad en el servicio, y combatir las prácticas desleales.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió no aceptarlo. En virtud de que la Norma en comento, establece preceptos de seguridad que deben cumplir las transportaciones de carga voluminosa o de gran peso, así como las grúas industriales cuando circulan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.
Mtro. José Refugio Muñoz López, Director General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga.	NUMERAL 17. APENDICE NORMATIVO COMENTARIO: Incluir las figuras de las combinaciones T3-S2,T3-S3, y las de las grúas industriales MOTIVO: Enriquecer la información de los equipos disponibles en operación.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptarlo parcialmente. Se incluyen en la norma las figuras de las combinaciones T3-S2, T3-S3, y no se incluyen figuras de grúas industriales en virtud de que existe una gran variedad de grúas industriales.
Ing. Salvador Saavedra Ceballos, CANACINTRA.	Solicita se incluyan en la norma las configuraciones: T3-PD2-S3 y T3-PD2-S4 MOTIVO: Por ser éstas de fabricación y uso común por los transportistas de productos de gran peso y dimensión. No obstante que en la NOM actual y en este proyecto se indica que en las configuraciones indicadas son enunciativas y no limitativas, es frecuente que la Policía Federal encargada de la observancia del cumplimiento de la regulación en carretas argumente en contra en tanto no se les convence. Al ser estas configuraciones comúnmente usadas es que solicitamos su inclusión.	El Comité analizó el comentario y con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento, decidió aceptarlo Se incluyen en la norma las figuras de las combinaciones T3-PD2-S3 y T3-PD2-S4.