NORMA DE PESO Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONFERENCIA DE PRENSA

MARZO 2008

Importancia de la Norma de Pesos y Dimensiones

Instrumento jurídico esencial que permite el desarrollo del principal modo de transporte del país de manera armónica con la preservación de la infraestructura, la seguridad de los usuarios de las carreteras y la productividad de los usuarios y proveedores de equipo del autotransporte.

Aprobación y cumplimiento de la Norma de Pesos y Dimensiones

Tras 14 años de controversias, la SCT cuenta con un instrumento jurídico, de amplio consenso, que da certeza a la industria del autotransporte y a los fabricantes de vehículos del país.

- El Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre, en sesión celebrada el 25 de marzo de 2008, aprobó con amplio consenso la Norma Definitiva sobre Peso y Dimensiones Máximas.

- La nueva Norma contó con la aprobación de los representantes acreditados de CANACAR, CANAPAT, ANTP, ANPACT, CONCAMIN, CANACINTRA, AMIA, ANIQ y la Asociación Mexicana de Empresas Ferroviarias, entre otros; de instituciones académicas como la UNAM, el IPN, el CONACYT, el IMP y el IMT; y de dependencias como la SE, SEGOB, SENER, SHCP, SEDENA, SSP, SSA, STYPS, SAGARPA, SEMARNAT, SECTUR y S.R.E.

- Con la aprobación de la nueva Norma se cierra un ciclo de 14 años de aurduas discusiones y falta de consenso sobre los pesos y dimensiones máximas autorizadas para los vehículos del autotransporte, y se abre un ciclo de certeza jurídica para la industria del autotransporte.

¿Por qué se postergó tanto tiempo la publicación de la Norma?

Intereses legítimos, pero encontrados, de las organizaciones de autotransporte, acentuaron las diferencias y no las convergencias, lo que derivó en una falta de consenso.

Intereses encontrados y posturas particulares

Enfasis en el Peso de una sola configuración vehicular

Subestimación del Impacto en la seguridad

Poca atención a la competitividad

Falta de Consenso, con Solución Integral

Un nuevo enfoque sobre Pesos y Dimensionaes

Con la nueva administración se asumió un enfoque intregral en el tratamiento del Peso y Dimensiones y se sometieron a discusión todos los temas directa o indirectamente vinculados.

¿En qué consiste la Norma de Pesos y Dimensiones?

La Norma establece las especificaciones sobre pesos y dimensiones máximas, por tipo de vehículo y tipo de camino, que deben cumplir los vehículos del autotransporte público y privado federal.

SCT

Reduce el peso permitido	▪ **Reduce el peso por eje y por tipo de camino, así como el Peso Bruto Vehicular (PBV) de las combinaciones vehiculares. Por ejemplo, en caminos tipo B, el Peso Bruto Vehicular de los nueve ejes baja de 81 a 66 ton, en tanto que no se permite en caminos tipo C.**
Elimina la discreciona-lidad	▪ **La Norma elimina la libre circulación hasta por 150 km para que los vehículos puedan circular por un camino de menor especificación. Ahora el autotransportista requerirá de un permiso previo en donde se establecerán las condiciones de seguridad.**
Incrementa la productividad	▪ **Incluye disposiciones para incrementar la productividad y versatilidad del parque vehicular existente; como es el permitir semirremolques con eje retráctil y de 45 pies en dobles cajas, mayor altura de los vehículos en donde los puentes y túneles lo permiten y la autorización por 3 años, de 4.5 t más de peso para 2 combinaciones de doble remolque.**

Beneficios de la Norma de Pesos y Dimensiones

Contribuye a mejorar la seguridad vial, protege la infraestructura carretera, salvaguarda el medio ambiente y promueve la competitividad del autotransporte, para beneficio de los usuarios

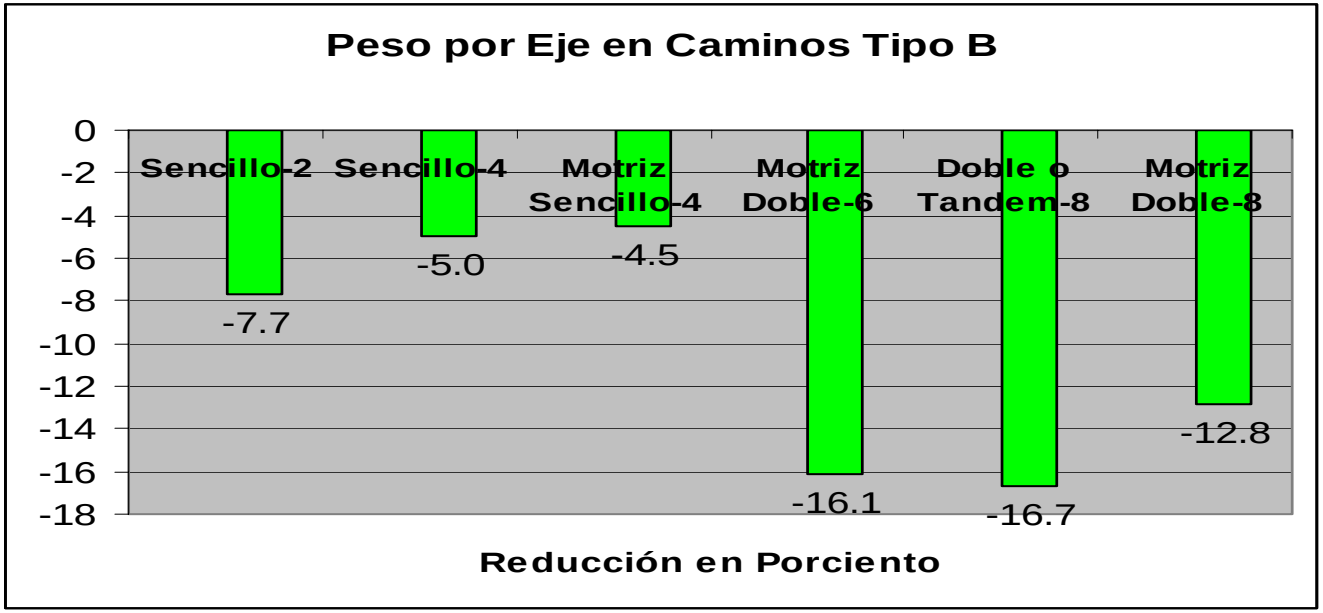
Fortalece la seguridad
Ver Anexo
	▪ **Reclasifica los caminos a la baja de acuerdo con sus características geométricas y resistencia de puentes; eliminar la circulación de dobles cajas y camiones remolque en caminos tipo "C"; autorizar el beneficio de mayor peso, sólo en la red troncal y sujeto como ya se dijo a mayores especificaciones de seguridad; establecer como permiso previo para el uso de caminos de menor especificación.**
	▪ **Incrementa los requisitos de seguridad para vehículos a los que se les autoriza un mayor peso por eje, tales como:**
	  ▪ **contar con suspensión neumática**
	  ▪ **contar con sus certificados vigentes de condiciones físico-mecánicas y de emisión de contaminantes,**
	  ▪ **motores y ejes con mayor potencia y capacidad acordes con el peso autorizado,**
	  ▪ **freno auxiliar y sistema antibloqueo de frenos para una mejor respuesta y control del vehículo en caso de emergencia,**
	  ▪ **cadenas de seguridad que eviten el desprendimiento del segundo remolque y**
	  ▪ **conductores con capacitación especial para vehículos más pesados.**

Protección de Infraestructu	▪ **Contribuye a conservar los pavimentos al reducir el peso por eje por tipo de camino y protege las estructuras de los puentes al reducir el peso bruto vehicular (PBV).**
Salvaguarda del Medio Ambiente	▪ **Contribuye a reducir los daños al medio ambiente producidos por el mayor consumo de combustible y las emisiones contaminantes, al contar con motores con la potencia adecuada al peso que se autoriza, lo que permite una circulación más fluida en las carreteras.**

Reducción de Peso por Eje

La nueva Norma contempla una reducción del Peso por Eje para los vehículos según el tipo de camino, a efecto de reducir el daño en los pavimentos

Por ejemplo, en los caminos tipo B, la reducción porcentual va de 4.5% para el Motriz Sencillo de 4 llantas al 16.7% para el Doble o Tandem de 8 llantas. *Ver Anexo*



Peso por Eje.- Presión que ejerce un eje del vehículo, a través de sus llantas, a la carretera.

Las carreteras tipo B son aquellas que conforman la red primaria y que atendiendo a sus características geométricas y estructurales prestan un servicio de comunicación interestatal, además de vincular el tránsito. Pueden ser B2 (2 carriles) o B4 (cuatro carriles).

Disposiciones de Seguridad

La autorización de una tonelada por eje (1.5 para motriz), sólo es para caminos “ET” y “A” (antes en todos) sujeta a que los vehículos, además de contar con suspensión neumática, cumplan con mayores especificaciones de seguridad.

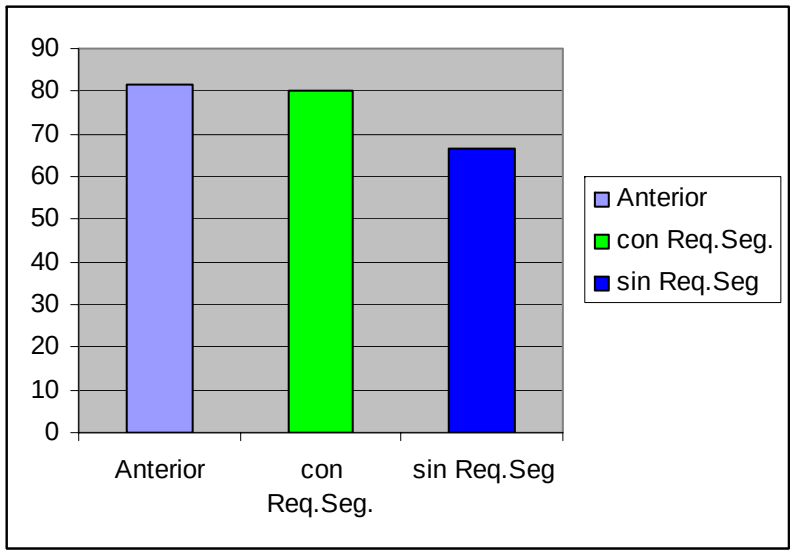
Principales especificaciones que deben cumplir los vehículos.	Ventajas
▪Certificados de condiciones físico mecánicas y de baja emisión de contaminantes.	Autorizar vehículos en buen estado.
▪Motor electrónico*****, con potencia y torque adecuado al PBV que se autoriza.	Asegurar un mejor comportamiento de los vehículos en carretera.
▪Ejes con capacidad mínima.	Vehículos adecuados para el PBV autorizado.
▪Sistema antibloqueo***** y freno auxiliar	Mejor capacidad de frenado y control de los vehículos en casos de emergencia.
▪Convertidor con doble cadena de seguridad.	Disminuye el riego de desprendimiento del 2º semirremolque.
▪Conductores con licencia específica	Conductores mejor capacitados para el manejo de vehículos más pesados.

***** Se exceptúan para vehículos en operación.

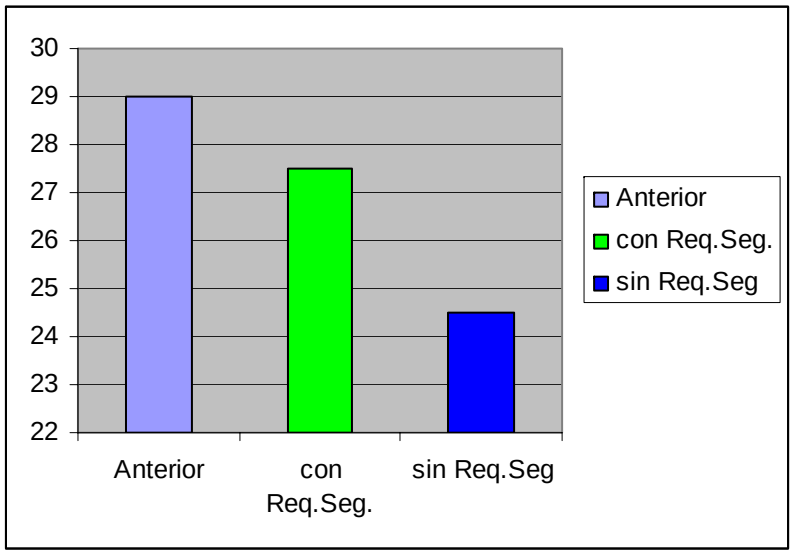
Reducción del Peso Bruto Vehícular

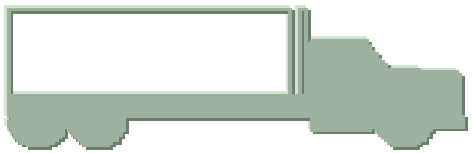
La nueva Norma contempla una reducción del Peso Bruto Vehicular-PBV (peso del vehículo más la carga transportada), según tipo de vehículo y tipo de camino.

T3-S2-R4



C3





Las carreteras tipo ET son los ejes de transporte y los de mayores especificaciones; las carreteras **tipo A** también son de altas especificaciones; las **tipo B** corresponden a la red primaria, las **tipo C** corresponden a la red secundaria; y la **tipo D** corresponden a la red alimentadora.

Cómo se aplicará la Norma de Peso y Dimensiones

Para la aplicación de la Norma, se hace preciso fortalecer la infraestructura de revisión y la corresponsabilidad, realizar opeativos en puertos y facilitar la autorregulación.

- La SCT pasará de 7 a 58 **Centros de Control de Peso y Dimensiones** e incrementara en 66% su plantilla de inspectores, la SSP (PF) puso en operación, a partir del año pasado, en sus 35 comisarías regionales unidades especializadas de autotransporte, con 12 a 15 oficiales.

- La SCT exigirá a los transportistas cuyos vehículos que cuenten con vehículos con mayores especificaciones de seguridad y puedan lleva una tonelada por eje secciclo y 1.5 toneladas por eje motriz (que antes se aplicaba a la suspensión neumática) sólo caminos troncales para vehículos que cuenten con las **condiciones de seguridad establecidas.**

- **La SCT realizará operativos en puertos**, para garantizar el cumplimiento de la Norma.

- **La Norma permite la autorregulación,** sujeta a una fianza (de un millón 850 mil pesos) que se hará efectiva por parte de la autoridad en casos de incumplimiento de autotransportista o usuario al que se dio la autorización.

ANEXO

-ANEXO-

MARZO 2008

Peso por eje

Reducir el peso por eje que genera menor daño a pavimentos al bajar el peso por eje, para cada tipo de camino.

EJE	LLANTAS	TIPO DE CARRETERA							
		ET y A		B		C		D	
		VIG.	NVA.	VIG.	NVA.	VIG.	NVA.	VIG.	NVA.
SENCILLO	2	6.50	**6.50**	6.50	**6.00 -0.50**	5.50	**5.50**	5.00	**5.00**
SENCILLO	4	10.00	**10.00**	10.00	**9.50 -0.50**	9.00	**8.00**	8.00	**7.00 -1.00**
MOTRIZ SENCILLO	4	11.00	**11.00**	11.00	**10.50 -0.50**	10.00	**9.00 -1.00**	9.00	**8.00 -1.00**
MOTRIZ DOBLE	6	15.50	**15.00 -0.50**	15.50	**13.00 -2.50**	14.00	**11.50 -2.50**	12.50	**11.0 -1.50**
DOBLE O TANDEM	8	18.00	**17.00 -1.00**	18.00	**15.00 -3.00**	16.00	**13.50 -2.50**	14.00	**12.00 -2.00**
MOTRIZ DOBLE	8	19.50	**18.00 -1.50**	19.50	**17.00 -2.50**	17.50	**14.50 -3.00**	15.50	**13.50 -2.00**
TRIPLE O TRIDEM	12	22.50	**23.50 -1.00**	22.50	**22.50**	20.00	**20.00**	18.00	**NA -18.0**

Regresar a la Presentación

Peso Bruto Vehicular (PBV).

Reducción del PBV se da en función de la capacidad de los pavimentos (peso por eje) **y puentes** (formula puente) **por cada tipo de carretera**

Tipo de Vehículo	TIPO DE CARRETERA							
	ET y A		B		C		D	
	VIG	**NVA. PROP.**	VIG	**NVA. PROP.**	VIG	**NVA. PROP.**	VIG	**NVA. PROP.**
C3 (10 llantas)	26.00	**24.50** **-1.50**	26.00	**23.00** **-3.00**	23.00	**20.00** **-3.00**	20.50	**18.50** **-2.00**
C3-R3	54.00	**51.50** **-2.50**	54.00	**47.50** **-6.50**	48.00	**0.00** **48.00**	NA	NA
T3-S2	44.00	**41.50** **-2.50**	44.00	**38.00** **-6.00**	39.00	**33.50** **-5.50**	NA	NA
T3-S1-R2	56.00	**54.50** **-1.50**	56.00	**51.50** **-4.50**	50.00	**0.00** **-50.00**	NA	NA
T3-S2-R4	66.50	**66.50**	66.50	**66.00** **-0.50**	58.00	**0.00** **-58.00**	NA	NA

Reducción de peso en caminos

Las medidas de reducción de peso adoptadas favorecen el mantenimiento y conservación de las carreteras principalmente las de menores especificaciones .

SCT

- **50.0%** — Caminos tipo "ET" y "A"
  - 25,993 Km
- **26.7%** — Caminos tipo "B"
  - 13,910 Km
- **16.7%** — Caminos tipo "C"
  - 8,678 Km
- **6.4%** — Caminos tipo "D"
  - 3,367 Km

Total: 51,948 Km.

En las carreteras "B" el Peso Bruto Vehicular del full se baja de 81 t a 66 t.

Se elimina de caminos "C" la circulación de fulles (C-R y T-S-R)

El acuerdo contempla que el 23% del total de km. de los caminos se reclasifican a la baja
(12,326 Km)

Regresar a la Presentación

Conectividad	**La circulación por caminos de menor clasificación sólo se hará con permisos específicos, con ello se eliminará la discrecionalidad de los 150 Km y su información para facilitar la planeación de las inversiones para la modernización de los caminos.**

- La autorización la otorgará la SCT solo en los siguientes casos:

  * Para llegar o salir de una planta productora o centro de distribución.
  * Cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje.

- Las autorizaciones incluirán las condiciones de tránsito y seguridad para circular en estos tramos.

- Las autorizaciones las publicará la SCT en internet, para consulta del personal de vigilancia.

- Los vehículos del autotransporte de pasaje podrán circular al amparo de sus permisos único con que cuentan, para las nuevas rutas y los vehículos de turismo deberán sujetarse a las previsiones especificas contenidas en el dictamen que sobre condiciones de seguridad emita la SCT.

- La vigencia de las autorizaciones y dictamen será de 5 años.

- En la norma se establece un plazo de 6 meses para contar con el permiso o dictamen respectivo.