



NOM 012 PESOS Y DIMENSIONES

CONTENIDO

Antecedentes

Situación actual

Programa de trabajo 2009 SCT

Pesos Máximos NOM - 012 - SCT - 2 - 2008

Servicios que ofrece Tokio Marine

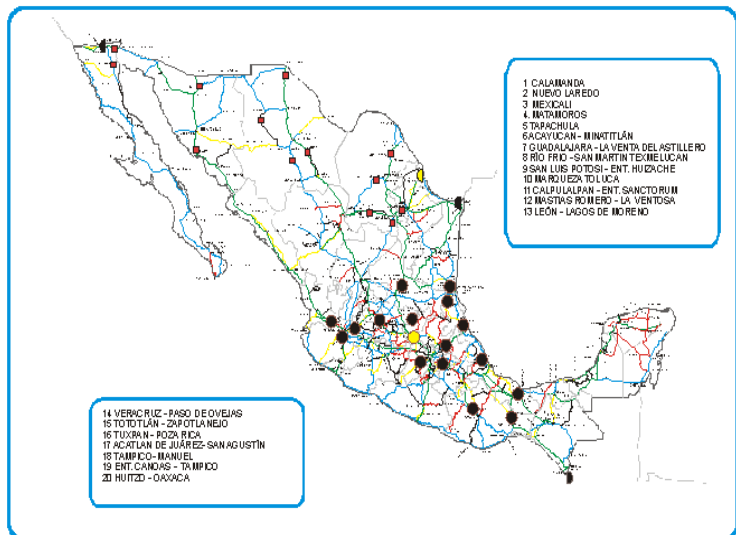
Antecedentes

Ante los resultados estadísticos que mostraban un aumento en el número de accidentes en las autopistas, el deterioro acelerado de las carreteras y puentes, a consecuencia del exceso de peso y dimensiones del autotransporte de carga, los gobiernos estatales en coordinación con el gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realizaron un estudio de las condiciones en que operaba el autotransporte de carga: aforo vehicular, tipos de vehículos, origen y destino de las cargas, peso y dimensiones, etc.

Dicho estudio fue concluido y entregado en el año de 1996 en un documento denominado: Estudio del Sistema de Control de Peso y Dimensiones de los Vehículos que Transitan por las Carreteras de México.

En 1999 dio inicio el proyecto "Calamanda" como el **primer Centro de Control de Pesos y Dimensiones** para el Autotransporte de Carga dentro de la Republica Mexicana, y está ubicado en la Autopista México - Querétaro, del KM. 197+280 al KM. 198+980.

En aquellos años, el Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones contempló construir 20 puntos de revisión sobre las principales autopistas federales del país .



Situación actual

Actualmente se continúa con los proyectos para mejorar las condiciones de seguridad y protección de la infraestructura de autopistas y el desarrollo de la actividad productiva del país.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, acordaron por amplio consenso la Norma que reduce el peso por eje, tipo de camino y peso bruto de la mayoría de las combinaciones vehiculares y así, se publicó en el Diario Oficial (25/03/2008), la Norma NOM-012-SCT-2-2008 de Pesos y Dimensiones, que entró en vigor el 01/07/2008. A ella deben sujetarse los vehículos de autotransporte que transiten por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Durante 2009 se desarrollarán las siguientes acciones en materia de Autotransporte Federal:

- Se construirán nueve plataformas de pesaje, para llegar a un total de 59 Centros de Peso y Dimensiones.
- Se adquirirán 27 básculas y 25 sistemas de pesaje en movimiento, que contribuirán a mejorar la seguridad en los caminos federales.

Como puede observarse hay un gran impulso al tema de "Pesos y Dimensiones". El aumento de 20 centros de pesaje en 1999 a 59 en 2009 (150% de incremento) refleja la seriedad con que el gobierno federal esta actuando en este tema.

Ingeniería:

Ernesto Méndez	ernesto_mendez@tokiomarine.com.mx	5278 2134	José Martínez	jose_martinez@tokiomarine.com.mx	5278 2126
Israel Martínez	israel_martinez@tokiomarine.com.mx	5278 2070	Amado Angulo	amado_angulo@tokiomarine.com.mx	5278 2189

Programa de trabajo SCT

Pesos máximos NOM-012-SCT-2-2008.



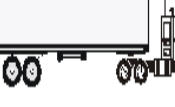
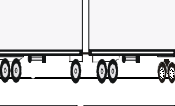

Para monitorear el peso del transporte que transita por autopistas federales, la SCT utiliza Centros de Control de Pesajes y Dimensiones de tipo "Pesaje Dinámico" y "Pesaje Al Paso" como los siguientes:

- +Centro de Verificación Calamanda (Querétaro). **Dinámico.**
- +Centro de Verificación Mexicali. **Al Paso.**
- +Centro de Verificación Nuevo Laredo. **Dinámico.**
- +Centro de Verificación Tlaxcala. **Al Paso**

Cumplir con la NOM-012-SCT-2-2008 es a través del Peso Bruto Vehicular (PBV) el cual es calculado una vez que se conoce el peso por eje del vehículo, más el equipo de arrastre, o en su defecto conocer el peso total del vehículo, más el equipo de arrastre. Lo anterior de acuerdo con la infraestructura del Centro de Verificación al que sea sujeto el transportista.

Para conocer si el transportista infringe la norma sobre el PBV, esto dependerá del tipo de autopista, tramo carretero, o puentes federales sobre el cual la unidad se encuentre transitando.

La configuración de las autopistas, tramos carreteros y puentes federales, están clasificadas de acuerdo al número de carriles, condiciones de seguridad, señalamientos y diseño de su infraestructura. *Mayor información ver la NOM-012-SCT-2-2008.*

VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	NUM. EJES	NUM. LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR POR TIPO DE CARRETERA (t)			
			ET y A	B	C	D
 C3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0
 C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA
 T3-S2	5	18	41,5	38,0	33,5	NA
 T3-S2-R3	8	30	63,0	62,5	NA	NA
 T3-S2-R4	9	34	66,5	66,0	NA	NA

Ejemplo 1. P.B.V. AUTORIZADO: 66.5 TON

Trailer tipo full (T3-S2-R4) 9 ejes con dos contenedores marítimos estándar de 40' x 8' x 8'6"

Con taras promedio:

- Tractocamión = 7.5 tons Contenedor "A" = 3.7 tons Contenedor "B" = 3.83 tons Dolly doble eje = 2.4 tons.
- Plataforma de 40" = 4.5 tons. Chasis de 40" = 3.7 tons La suma de todos los valores es = 25.63 toneladas.
- Por lo tanto, considerando un embarque de motores con peso de hasta 40.5 tons. El PBV de este ejemplo es de 66.13 Tons.
- El cual esta por debajo de lo autorizado por la NOM - 012.



Ejemplo 2. (T3-S2), 5 ejes P.B.V. AUTORIZADO: 41.5 TON



Servicios que ofrece Tokio Marine

Tokio Marine Compañía de Seguros, S. A. de C. V. por medio de su área de ingeniería le ofrece:

- Evaluación a empresas de transporte, para corroborar que están aplicando correctamente la NOM-012-SCT-2-2008.
- Visita a puertos para evaluar el correcto manejo y despacho de mercancía, acorde con las disposiciones en esta materia
- Evaluación de rutas para identificar que se utilicen caminos de acuerdo al tipo de carga.