



PRIMER FORO REGIONAL SOBRE EL DOBLE REMOLQUE
QUE CONVOCA LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DEL
CONGRESO DE LA UNIÓN.

CONATRAM PRESENTA:

**¿Por qué no estamos de acuerdo
con la circulación del Doble Remolque?**

- Porque en nuestro país, no se respeta la ley, reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas.
- Porque la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Policía Federal NO han contribuido a frenar las violaciones a la NOM. -012-SCT-2-2017.

Existen miles de pruebas que señalan que si la Policía Federal y los inspectores de la SCT hicieran bien su trabajo, el número de accidentes disminuirían.

- Porque existen usuarios del Transporte de Carga que viajan con exceso de peso, como son: acereros, minerales, granos, fertilizantes, bebidas embotelladas, y algunos otros.
- Porque en el transporte de carga, hay quienes violan la NOM-012-SCT-2-2017, en perjuicio de quienes la acatan, generando con ello una competencia desleal.
- Porque para CONATRAM la vida no tiene precio, hay quienes se preocupan porque al desaparecer o bien regular el Doble Remolque se crearía una inflación

¿a quien ha perdido un hijo, hermano, padre, pariente, le preocupará la inflación?



NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014

Que el artículo 39 de la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal** establece que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos;

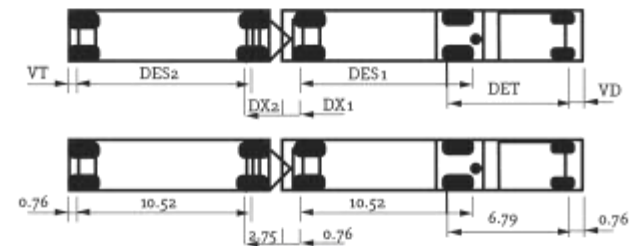
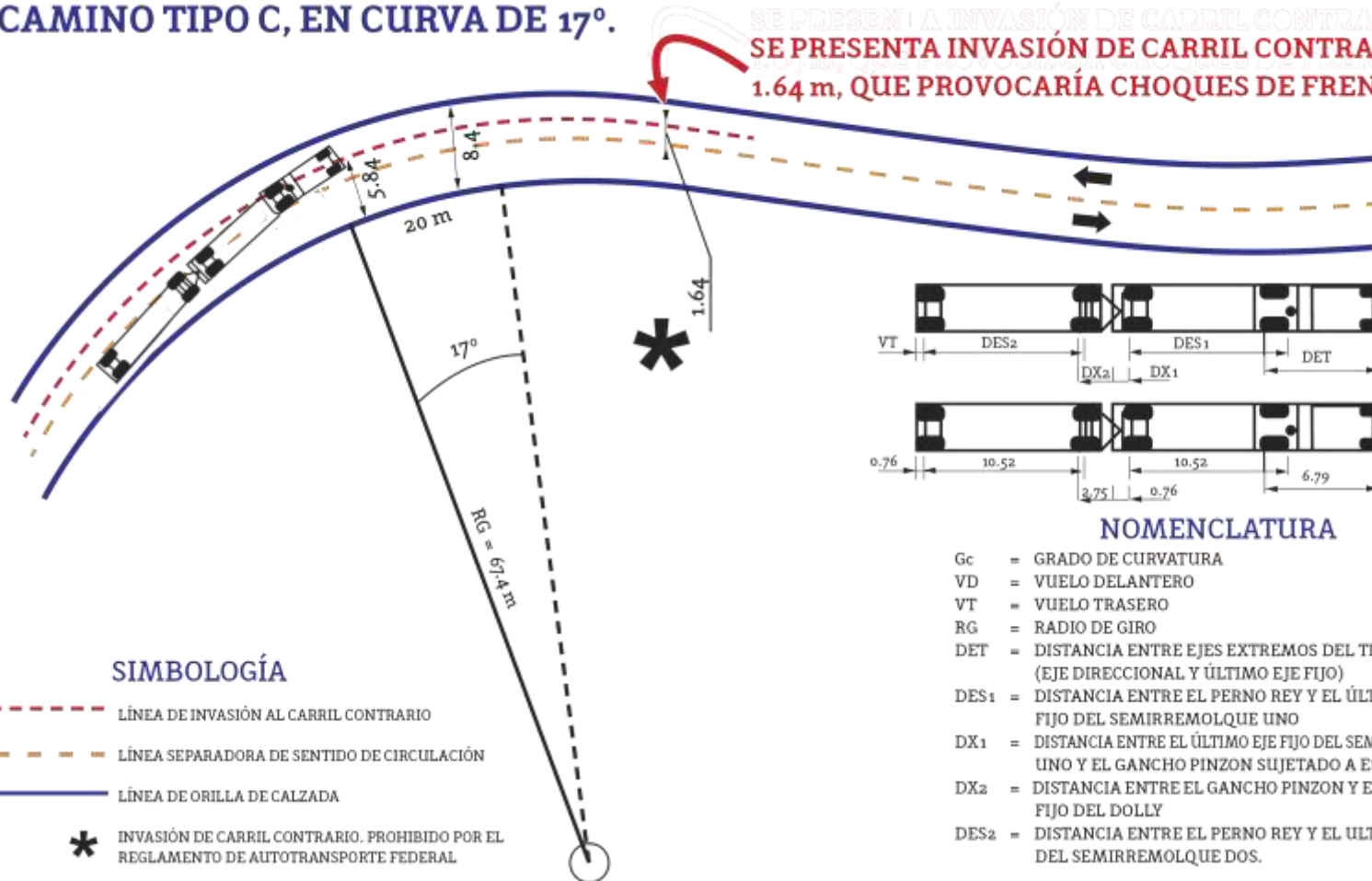


La **NOM-012** es muy clara y para los vehículos con doble remolque, autoriza únicamente 66.5 Ton. y con el argumento del vehículo diferenciado se les permite las **75.5 Ton.**, siempre y cuando circulen única y exclusivamente por carreteras tipo “ET” y “A”, y por excepción podrán hacerlo en tramos de hasta **50 Km. en caminos tipo “B”**.

Tipo de Carreteras

**ANCHO VIRTUAL DEL VEHÍCULO T₃-S₂-R₄ DE 31 m DE LARGO
EN CAMINO TIPO C, EN CURVA DE 17°.**

**SE PRESENTA LA INVASIÓN DE CARRIL CONTRARIO DE
SE PRESENTA INVASIÓN DE CARRIL CONTRARIO DE
1.64 m, QUE PROVOCARÍA CHOQUES DE FRENTE**



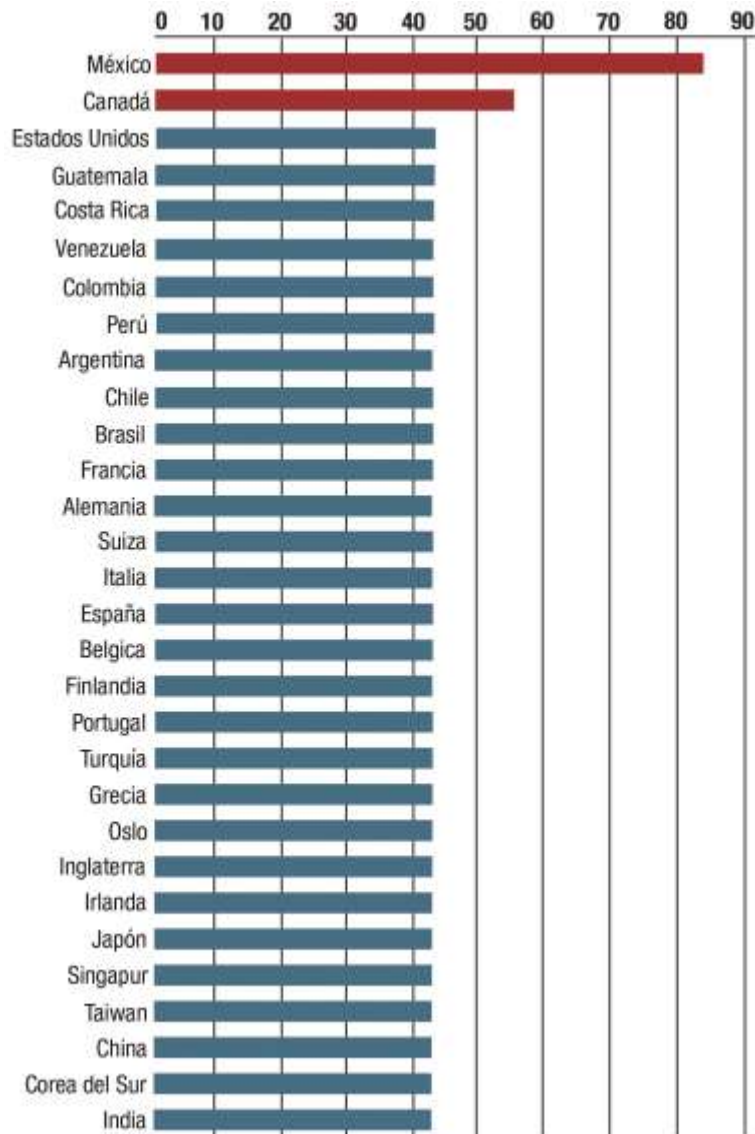
NOMENCLATURA

- Gc = GRADO DE CURVATURA
- VD = VUELO DELANTERO
- VT = VUELO TRASERO
- RG = RADIO DE GIRO
- DET = DISTANCIA ENTRE EJES EXTREMOS DEL TRACTOR (EJE DIRECCIONAL Y ÚLTIMO EJE FIJO)
- DES₁ = DISTANCIA ENTRE EL PERNO REY Y EL ÚLTIMO EJE FIJO DEL SEMIRREMOLQUE UNO
- DX₁ = DISTANCIA ENTRE EL ÚLTIMO EJE FIJO DEL SEMIRREMOLQUE UNO Y EL GANCHO PINZON SUJETADO A ESTE
- DX₂ = DISTANCIA ENTRE EL GANCHO PINZON Y EL ÚLTIMO EJE FIJO DEL DOLLY
- DES₂ = DISTANCIA ENTRE EL PERNO REY Y EL ÚLTIMO EJE FIJO DEL SEMIRREMOLQUE DOS.

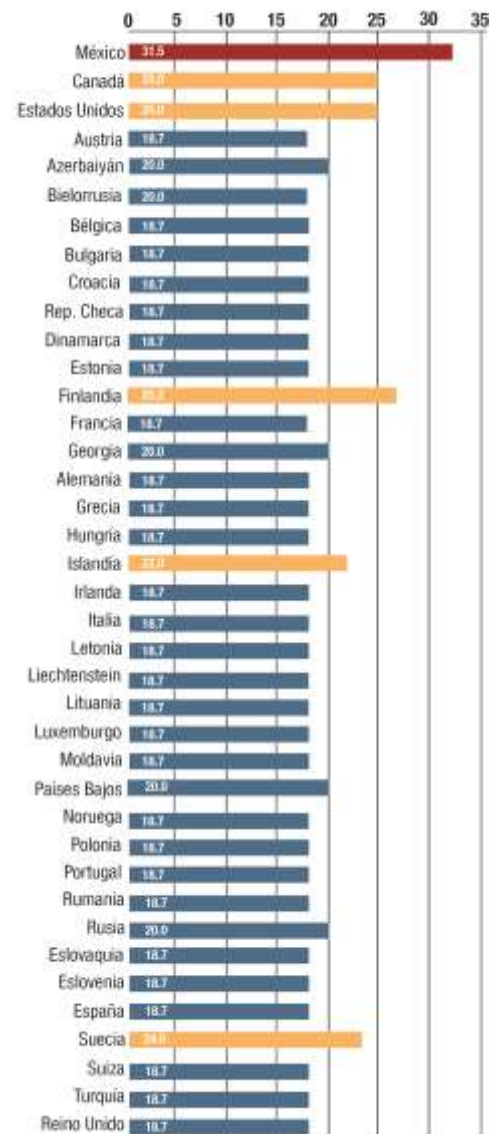
SIMBOLOGÍA

- LÍNEA DE INVASIÓN AL CARRIL CONTRARIO
- LÍNEA SEPARADORA DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN
- LÍNEA DE ORILLA DE CALZADA
- INVASIÓN DE CARRIL CONTRARIO. PROHIBIDO POR EL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Comparación de peso en México y el mundo



Comparación de dimensiones en México y el mundo





Kenworth Mexicana, S.A. de C.V.
Cals. Gustavo Vildórcia Castro 2000
Unidad Industrial PACCAR México
Mexicali, Baja California C.P. 21385

Mexicali, B.C., a 12 de mayo de 2017

Sr. Elias Dip Ramé
Presidente Nacional de CONATRAM

Estimado Sr. Dip

Referente a sus comunicaciones del 18 de abril y 9 de mayo del presente año, en relación a su pregunta sobre "¿si las unidades que fabrican con muelles son seguras, al igual que las de suspensión neumática?", le comento lo siguiente.

Todas las unidades fabricadas por Kenworth Mexicana cumplen con todos los requisitos de seguridad marcados por la ley. Inclusive muchos de los vehículos de nuestra marca cuentan con sistemas y dispositivos de seguridad que no son obligatorios pero contribuyen a incrementar la seguridad de operación de los mismos.

Tratándose de su consulta específica acerca del sistema de suspensión, tanto la mecánica de muelles como la neumática son seguras, ya que ambas cumplen su función de manera adecuada:

1. Soportar el peso de la unidad y la carga.
2. Amortiguar y/o absorber los impactos e irregularidades del terreno.
3. Controlar y transmitir las reacciones de las fuerzas de propulsión y frenado y
4. Mantener de manera precisa la alineación de las ruedas del vehículo.

Asimismo, las suspensiones neumáticas reducen los impactos al chasis del vehículo y al terreno, brindan una característica de mayor confort y comodidad al operador que a su vez contribuye a un manejo menos demandante y más descansado. Cabe mencionar que la mayoría de las unidades fabricadas durante los últimos 5 años, cuentan con este tipo de suspensiones.

Sin más por el momento, le envío un cordial saludo

Atentamente

Ing. Renato Villaipando
Director General de PACCAR México

AÑO 2011

Decenio Iberoamericano de acción para la seguridad



México se comprometió a reducir 50% los accidentes
en 10 años