



Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **“NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-053-SCT-2-2023, TRANSPORTE TERRESTRE - CARACTERÍSTICAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARA LOS VEHÍCULOS TIPO GRÚA PARA ARRASTRE Y/O SALVAMENTO”**.

Ref. 10/0057/111223.

Ciudad de México, a 10 de enero de 2024.

LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO
Titular de la Unidad de Administración y Finanzas
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada **“NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-053-SCT-2-2023, TRANSPORTE TERRESTRE - CARACTERÍSTICAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARA LOS VEHÍCULOS TIPO GRÚA PARA ARRASTRE Y/O SALVAMENTO”**, así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 11 de diciembre de 2023, a través del portal de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Sobre el particular, se le comunica a esa Secretaría que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario de AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión Nacional determina la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*² (LGMR), ello en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

En virtud de lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su formulario de AIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria previsto en la LGMR, por lo que, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, primer párrafo, 73, 75, 76 y 78, fracción II, de la ley mencionada, esta Comisión tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Solicitud de reducción de plazos de consulta

En primera instancia, se debe tener en cuenta que la SICT solicitó a esta Comisión plazos de consulta menores a los establecidos, de conformidad con el artículo 73, tercer párrafo, de la LGMR, exponiendo los siguientes argumentos en el documento anexo al formulario del AIR, *20231206125137_55983_Oficio Reducción de Plazos Art 73.pdf*, del cual se cita:

“Segundo.- Motivos por los cuales se hace necesario la solicitud de aplicación de plazos menores.

Se estima que contar en tiempo y forma con la nueva regulación se contemplará lo siguiente:

¹ <https://cofemersimir.gob.mx/>

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018, modificada el 20 de mayo de 2021.

PR/AA/GAO/CAF

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





- Otorga claridad en las obligaciones para el fabricante del equipo y el permisionario de los vehículos tipo grúa, evitando confusión.
- Inhibe y evita, la incorporación en el mercado de equipos para los vehículos tipo grúa sin registro de marca, es decir, que vehículos tipo grúa cuenten con equipos de manufactura registrada, lo que derivará en menores riegos para los usuarios de las carreteras.
- Establece la obligación de la certificación de diseño del equipo de grúa y que avale la memoria de cálculo.
- Define que el operador de la grúa cuente con la certeza de la capacidad del vehículo tipo grúa; es decir, que se tenga una identificación de la capacidad del vehículo y de la capacidad del equipo, lo que influirá en evitar accidentes tanto en las maniobras de salvamento, como de arrastre.
- Elimina en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad ambigüedades, dejando claro qué disposiciones le corresponden al fabricante de los equipos y qué disposiciones corresponden a los permisionarios de los vehículos tipo grúa.
- Prevé requerir la certificación de los operadores de vehículos tipo grúa.
- Esclarece a quién corresponde, sea al fabricante o al permisionario, la obligación respecto al equipamiento, definiendo con precisión en qué consiste tal equipamiento en función del tipo de grúa que presta el servicio.
- Define métodos de prueba que resulten prácticos y que atiendan de manera efectiva el cumplimiento de la Norma.
- Clarifica que la verificación de las condiciones físico - mecánicas deberán ser cada seis meses, para los vehículos tipo grúa.
- Ayudará a disminuir los percances que se suscitan en los vehículos tipo grúa, que se encuentre especialmente en servicio.

...
Por todo lo expuesto, se solicita a esa H. Comisión la reducción de plazos de consulta pública, de la regulación propuesta; esto para efectos de que de ser procedente se publique en tiempo y forma en el Diario Oficial de la federación la Norma Oficial Mexicana Nom-053-SCT-2-2023, "Transporte terrestre - característica y especificaciones técnicas y de seguridad de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento."

Con base en los argumentos expuestos, se toma nota de la solicitud de esa Secretaría y coincide en la importancia y la necesidad de la intervención gubernamental federal en tiempo y forma, para que la publicación de la Propuesta Regulatoria, redunde en aumentar la certeza en la fabricación y operación de los vehículos tipo grúa del país.

II. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Respecto del requerimiento de simplificación regulatoria contemplado en el artículo 78 de la LGMR, se aprecia que la SICT adjuntó al formulario del AIR, el archivo 20231204175914_55983_Anexo 6 2X1 NOM 53, la hoja Ahorro Art. 78 LGMR 2x1, en la cual se incluyó la siguiente información que se cita:

Norma	Costo	Beneficios	Beneficios - Costo	Art. 78 LGMR	Cumplimiento Art 78 LGMR
NOM-053-SCT-2-2023	\$4,706,408.12	\$45,945,380.46	\$41,238,972.35	En cumplimiento de lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, se elimina la obligación de contar con un fax módem en las unidades de verificación de los centros de limpieza citado en el numeral 6.3.1 inciso n) número 3 de la Norma Oficial Mexicana NOM-019-SCT2/2015, Especificaciones técnicas y disposiciones generales para la limpieza y control de remanentes de substancias y residuos peligrosos en las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos., publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2016.	\$ 5,237,760.00





En ese orden de ideas, del análisis de la información remitida por esa Dependencia, se observa que la simplificación regulatoria consistirá en eliminar la obligación de contar con un fax módem en las unidades de verificación de los centros de limpieza, con lo cual, las obligaciones regulatorias derogadas, formalizan la reducción del costo de cumplimiento (ver Anexo 20231204175914_55983_Anexo 6 2X1 NOM 53.xlsx) en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria.

No obstante, se sugiere a esa Dependencia incluir en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria, previo a su publicación en el DOF, la mención respecto de las referidas obligaciones simplificadas una vez que entre en vigor el Acuerdo.

III. Objetivos generales de la regulación.

En lo referente al presente apartado, se aprecia que el texto de la Propuesta Regulatoria, en su numeral 1, especifica que los objetivos generales son: "1.1 Establecer las características y especificaciones técnicas y de seguridad para el diseño y fabricación de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; 1.2 Asentar las características y especificaciones técnicas y de seguridad del equipamiento para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; 1.3 Implantar los procedimientos de evaluación de la conformidad para los fabricantes de los vehículos tipo grúa, así como para los vehículos en operación."

Aunado a lo anterior, esa Dependencia describió en el numeral 1 del formulario del AIR los objetivos generales de la regulación propuesta, a saber:

"1) Otorgar claridad en las obligaciones para el fabricante del equipo y el permisionario de los vehículos tipo grúa, evitando confusión. 2) Inhibir, evitar, la incorporación en el mercado de equipos para los vehículos tipo grúa sin registro de marca, es decir, que vehículos tipo grúa cuenten con equipos de manufactura registrada, lo que derivará en menores riesgos para los usuarios de las carreteras. 3) Establecer la obligación de la certificación de diseño del equipo de grúa y que avale la memoria de cálculo. 4) Definir que el operador de la grúa cuente con la certeza de la capacidad del vehículo tipo grúa; es decir, que se tenga una identificación de la capacidad del vehículo y de la capacidad del equipo, lo que influirá en evitar accidentes tanto en las maniobras de salvamento, como de arrastre. 5) Eliminar en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad ambigüedades, dejando claro qué disposiciones le corresponden al fabricante de los equipos y qué disposiciones corresponden a los permisionarios de los vehículos tipo grúa. 6) Prever requerir la certificación de los operadores de vehículos tipo grúa. 7) Esclarecer a quién corresponde, sea al fabricante o al permisionario, la obligación respecto al equipamiento, definiendo con precisión en qué consiste tal equipamiento en función del tipo de grúa que presta el servicio. 8) Definir métodos de prueba que resulten prácticos y que atiendan de manera efectiva el cumplimiento de la Norma. 9) Clarificar que la verificación de las condiciones físico - mecánicas deberán ser cada seis meses, para los vehículos tipo grúa. 10) Disminuir los percances que se suscitan en los vehículos tipo grúa, que se encuentre especialmente en servicio."

La SICT ofrece mayor claridad al resaltar el resultado acerca de la emisión de la Propuesta Regulatoria, el cual versa sobre que se "debe tenerse especial cuidado de que los vehículos tipo grúa operen en óptimas condiciones y así evitar un segundo siniestro que puede ser más perturbador para el usuario, al ver que su ya patrimonio siniestrado, sea agravado. Misma situación para las maniobras de salvamento, donde los equipos de grúas deben estar en óptimas condiciones a efecto de no causar un daño mayor a los vehículos siniestrados."

Al respecto, se considera que la SICT identificó de manera clara los objetivos generales y específicos que la Propuesta Regulatoria persigue, así como los resultados que se esperan alcanzar una vez que la Norma entre en vigor, por lo que se tiene por atendido el presente apartado.

IV. Problemática o situación que da origen a la regulación.

En lo referente a la problemática o situación que da origen a la regulación, esa Secretaría enlistó en el numeral 2 del formulario del AIR las siguientes razones:

JPR/AAGAO/004

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





"A pesar de que existe una regulación en materia de especificaciones de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento, hay la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental debido a que se ha identificado lo siguiente: 1) No se tiene claridad en las obligaciones para el fabricante del equipo y el permisionario de los vehículos tipo grúa, provocando confusión. 2) Se ha identificado la incorporación en el mercado de equipos para los vehículos tipo grúa sin registro de marca, es decir, se encuentran circulando vehículos tipo grúa con equipos de manufactura no registrada (artesanal), lo que deriva en riesgos para los usuarios de las carreteras. 3) No se cuenta con la obligación de la certificación de diseño del equipo de grúa y que avale la memoria de cálculo. 4) El operador de la grúa no cuenta con la certeza de la capacidad del vehículo tipo grúa; es decir, no se cuenta con una identificación de la capacidad del vehículo y de la capacidad del equipo, lo que puede derivar en accidentes tanto en las maniobras de salvamento como de arrastre. 5) En el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad de la Norma vigente, se presentan ambigüedades al no estar claro qué disposiciones le corresponden al fabricante de los equipos y qué disposiciones corresponden a los permisionarios de los vehículos tipo grúa. 6) La norma vigente no prevé requerir la certificación de los operadores de vehículos tipo grúa. 7) No es claro a quién corresponde, sea al fabricante o al permisionario, la obligación respecto al equipamiento, ni en qué consiste tal equipamiento en función del tipo de grúa que presta el servicio. 8) Los métodos de prueba en algunos casos no resultan prácticos y no atienden de manera efectiva el cumplimiento de la Norma. 9) La disposición en la Norma vigente no es clara sobre la obligación de la verificación cada seis meses, en sus condiciones físico- mecánicas para los vehículos tipo grúa..."

(sic)

Aunado a ello, la SICT presentó información estadística acerca de la problemática en México que da sustento a la necesidad de emitir la Propuesta Regulatoria, la cual presentó en el mismo numeral:

"...Por otro lado, actualmente, existe una flota total de grúas que asciende a 10,500 unidades a nivel nacional, según la Estadística Básica de 2020 de la SICT. Estas unidades deben de contar con el equipamiento de dispositivos y sistemas de seguridad, como son: los sistemas de enganche, las torretas, material reflejante al costado de la grúa, luces reflejantes, extinguidores, conos de seguridad, cadenas, faros de trabajo, sistemas de frenos de servicio, sistema auxiliar de frenos, con la finalidad de que se cuenten con los elementos necesarios para llevar a cabo las maniobras indispensables para el salvamento de vehículos y su colocación sobre la carpeta asfáltica del camino, en condiciones de seguridad para, posteriormente, realizar el arrastre. De la información estadística: La información que proporciona la Guardia Nacional tiene incorporados los tipos de vehículo. En siniestros que involucran específicamente a los vehículos tipo "grúa", no suelen especificar si alguno de los vehículos estaba siendo remolcado, de tal forma que es complicado obtener estadísticas dedicadas. Para el año 2017 se identificaron nueve colisiones en las que "grúas" fueron las responsables y sólo en una hubo causas asociadas al vehículo "llantas" y no tiene registro de un vehículo dos de tal forma que se descarta que estuviera en servicio. Para 2018 se identificaron 17 colisiones en las que "grúas" fueron las responsables: en tres se registraron causas asociadas al vehículo, pero sólo un siniestro tiene más de un participante, aunque se insiste que no se puede asumir que la grúa estaba realizando algún servicio. El tipo de colisión fue un alcance en el que se vieron involucrados cinco vehículos con un saldo de cuatro personas lesionadas y daños materiales por \$440,000 MXN. Para 2019 se identificaron 2 colisiones en las que "grúas" fueron las responsables, pero en ningún caso se registran causas asociadas al vehículo. Para 2020 se registran 17 colisiones en las que "grúas" fueron las responsables, en cuatro se registraron causas asociadas al vehículo, pero sólo un siniestro tiene más de un participante. Aunque reiteramos que no se puede asumir que la grúa estaba en servicio; el tipo de colisión fue "otros". Lo que se estima es que se halla tratado de un desprendimiento de neumático ya que es la falla que refieren. Este evento dejó un saldo de una persona muerta y una lesionada, con daños materiales por \$300,000 MXN. Para 2021 se registraron 23 colisiones donde el vehículo tipo "grúas" fue el responsable, en seis se registraron causas asociadas al vehículo, pero sólo un siniestro tiene más de un participante. Dado que fue declarado como semirremolque es muy probable que la grúa estuviera en servicio; y el tipo de colisión fue "choque contra objeto fijo", sin reporta víctimas y los daños materiales ascienden a \$150,000 MXN. Refieren "malas condiciones mecánicas" como causa asociada al vehículo."

Derivado de lo anterior, se observa que existen las cifras de accidentes para los años 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021 correspondiéndoles 9, 17, 2, 17 y 23, siniestros respectivamente, de acuerdo a la información de siniestralidad

PR/AAGAO/027





específica que proporciona esa Secretaría, dichas cifras corresponden sólo a las malas condiciones mecánicas de los vehículos tipo grúa, hecho que muestra ligera tendencia a aumentar a través de los años.

Bajo ese contexto, se advierte la importancia de emitir la Propuesta Regulatoria, puesto que coadyuva al fortalecimiento del marco regulatorio en materia de seguridad vial, pero en esencia, es relevante porque permite construir los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento conforme a las características y especificaciones técnicas, así como de seguridad para el diseño y fabricación, que permiten reducir las fallas mecánicas de las grúas y mitigar los daños materiales a los vehículos siniestrados que recurren a dicho servicio.

En ese sentido, se concluye que con la emisión de la Propuesta Regulatoria se garantizará el cumplimiento de los objetivos legítimos de interés público, procurando mayor cuidado a los vehículos de los usuarios que solicitan grúas. Por lo tanto, se observa que la Secretaría justifica de manera adecuada la necesidad de emitir la Propuesta Regulatoria, en el contexto de la problemática o situación planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar.

V. Alternativas de la regulación.

En cuanto a las alternativas de la regulación, en el diseño de las regulaciones resulta fundamental que los sujetos obligados realicen la comparación de las diferentes opciones disponibles para atender la problemática o situación que da origen a la emisión de la misma.

En ese orden de ideas, esa Dependencia consideró **no emitir regulación alguna**, no obstante, señaló en el apartado II, numeral 4 del formulario que desechó tal opción, toda vez que:

"... el no emitir regulación alguna significa mantener sin atención la problemática planteada y con ello no se podrá contar con vehículos tipo grúa y equipos que cumplan con las condiciones de construcción más seguras necesarias para operar en el territorio mexicano, y con ello disminuir las siniestralidad y las secuelas de los accidentes, derivados de un mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad de los vehículos tipo grúa y sus equipos, y que puedan evitar accidentes y en consecuencia, la integridad física de las personas, la infraestructura y demás bienes materiales."

(sic)

Como segunda alternativa, esa Dependencia consideró **esquemas voluntarios**, de los cuales señaló en el mismo numeral que desechó tal opción, *"ya que se estima necesario establecer disposiciones técnicas en la construcción de equipos de izaje, así como, establecer condiciones obligatorias en su operación. Es decir, la regulación propuesta es una Norma Oficial Mexicana que se prevé ser de carácter obligatorio tanto para fabricantes como para permisionarios de los vehículos tipo grúa."*

La última alternativa que se evaluó fue **esquemas de autorregulación**, los cuales no se consideran opción viable porque no se cumpliría con lo necesario para minimizar los riesgos de siniestralidad de las unidades de arrastre y/o salvamento, es decir, la SICT:

"... concluyó que no era factible para garantizar la integridad física de las personas y el ambiente con relación a lo que establece la medida regulatoria que aquí se presenta, ya que necesita una regulación específica y no general con el fin de permitir un adecuado diseño y fabricación en los equipos para los vehículos tipo grúa de arrastre o salvamento, a partir de elementos técnicos, mismos que se estipulan en la regulación propuesta. Así mismo, la regulación propuesta contempla esquemas de certificación, de diseño, de registro de marca y certificación de los operadores de las grúas lo que redundará en una mayor certeza en la fabricación y operación de los vehículos tipo grúa."

PR/AAC/NO/0103
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





En consecuencia, esa Dependencia concluyó que la Propuesta Regulatoria constituye la mejor opción para atender la problemática o situación, ya que ésta permitirá que el diseño y fabricación del tipo de vehículos que están previstos en la Propuesta Regulatoria, coadyuven a la protección e integridad física de las personas y la infraestructura, principalmente en las vías de jurisdicción federal, ya que se contará con vehículos tipo grúa y equipos que cumplan con las condiciones de construcción más seguras y necesarias para operar en el territorio mexicano, reduciendo los siniestros y las secuelas de los accidentes derivados del mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad de los vehículos señalados.

Bajo ese contexto, se considera que la SICT da cumplimiento al requerimiento en materia de evaluación de alternativas a la regulación, puesto que respondió y justificó lo necesario para el presente apartado.

VI. Impacto de la regulación.

A. Trámites

Al respecto, esta Comisión da cuenta que la SICT señaló en el numeral 6 del formulario del AIR remitido que, una vez que entre en vigor la Propuesta Regulatoria, se creará el trámite "Registro de fabricantes o armadores de grúas de arrastre y/o salvamento", señalando los requisitos y la población que impacta, así como plazo de respuesta y la negativa ficta que considerará el trámite. En ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 44, tercer párrafo, y 47, segundo párrafo, de la LGMR, esa Dependencia deberá remitir a esta Comisión la información para que sea inscrita en el Catálogo Nacional de Regulaciones, Trámites y Servicios dentro de los diez días siguientes a que se publique la Propuesta Regulatoria en el DOF.

B. Acciones regulatorias

Con relación al análisis de las acciones regulatorias, la SICT proporcionó un desglose sobre las disposiciones de la Propuesta Regulatoria, así como la justificación correspondiente, de acuerdo con lo que se cita a continuación del numeral 7 del formulario del AIR:

Tabla 1. Acciones regulatorias

Establecen o modifican estándares técnicos	
Ubicación en la NOM	Justificación
1. Objetivo 1.1 Establecer las características y especificaciones técnicas y de seguridad para el diseño, construcción e instalación de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento.	De conformidad con el "Reglamento de los servicios auxiliares al autotransporte federal de arrastre, de arrastre y salvamento y de depósito de vehículos" se consideran en la Presente Norma Oficial Mexicana las especificaciones de grúas para los servicios de arrastre y/o salvamento.
6.1.2.1.1 Un Organismo de Certificación deberá certificar la memoria de cálculo del fabricante, así como las capacidades de arrastre para el modelo de equipo que se pretende instalar en el vehículo. Asimismo, dicho Certificado deberá incluir todo el proceso constructivo del diseño de que se trate; que constate que la construcción se lleve a cabo tal como lo señale las memorias de cálculo y el propio diseño. El Organismo de Certificación deberá estar acreditado y aprobado por la Secretaría. La Certificación tendrá una vigencia de 2 años y corresponderá para el modelo del equipo que se trate; debiendo obtener nuevas certificaciones para cada modelo que fabrique, así como la renovación de aquellas que pierdan vigencia	Se propone especificar que la acreditación la realiza una entidad y la aprobación la realiza la Secretaría.

JPR/AAQAO/ORT





Establecen o modifican estándares técnicos	
Ubicación en la NOM	Justificación
<p>6.1.3.7 Los equipos B, C y D adaptados en los vehículos equipados con sistemas de frenos de aire, deben contar con las mangueras y conexiones necesarias para el frenado de la unidad por arrastrar, cuando así sea posible. Las mangueras y conexiones conforme con lo indicado por SAE J844 para tubería para frenos y SAE J1402 para mangueras para frenos.</p>	<p>Se marca en la norma las capacidades de resistencia que corresponda en la fabricación.</p>
<p>8.1.3 Las personas físicas o morales dedicadas a la fabricación de grúas de arrastre y/o salvamento, sujetos a la presente Norma Oficial Mexicana deberán obtener Registro ante la Secretaría, mismo que se renovará de forma bianual para su actualización o bien, cuando inicie la fabricación de un nuevo modelo.</p>	<p>Se ingresan los requisitos necesarios aplicables a los fabricantes de equipos.</p>
<p>6.1.3.10.1 Piso de lámina de acero antiderrapante, con un espesor de 3/16" (0.48 cm) o mayor. Para el caso de grúas tipo A este espesor podrá ser de calibre 10 (0.34 cm) o mayor. Además, para todos los casos, podrán fabricarse con cama de aluminio (tabletas) construida con paneles en su totalidad.</p>	<p>Los fabricantes de grúas por bajar costos están instalando lamina de menor calibre, afectando la seguridad de los usuarios de los caminos la operatividad y resistencia de las grúas de plataforma, por otra parte, debe ser lamina antiderrapante y no lisa, para evitar que los vehículos se puedan deslizarse con mucha facilidad en la superficie, afectar la seguridad de los usuarios de los caminos.</p>
<p>Transitorio Tercero.- En un plazo de 90 (noventa) días después de la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, todos los operadores de grúas deberán contar con su Certificación de acuerdo a los siguientes estándares de competencia: 1) EC1441 Conducción y operación de grúas tipos A y B para el arrastre y transporte de vehículos ligeros, y 2) EC1442 Conducción y operación de grúas tipos C y D para el arrastre y transporte de vehículos pesados y semipesados; ambos publicados en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2021."</p>	<p>Al entrar en vigor la Norma obligará a los operadores de las grúas contar con una certificación. Los operadores deberán tomar una capacitación con evaluación y obtener un certificado de la competencia.</p>

Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT proporcionados en el formulario del AIR.

De acuerdo con la Tabla 1, Acciones regulatorias, se considera que las acciones regulatorias que derivan de la Propuesta Regulatoria fueron identificadas y justificadas de manera adecuada, por lo que se tiene atendido el presente apartado, sin tener mayores comentarios.

C. Costos

En lo tocante al apartado de costos que generará la emisión de la Propuesta Regulatoria, esa Dependencia señaló que *el cálculo de los costos relevantes de la presente propuesta de regulación se cita en el Anexo 2, así como una breve explicación en el Anexo 3*", en este último documento, denominado "20231030182422_55983_Anexo 3 Costos GRUAS.docx", la SICT ofrece la siguiente explicación:

"Los fabricantes de los equipos para los vehículos tipo grúa no debieran experimentar incrementos relevantes en el costo de la fabricación de este tipo de vehículos, con la regulación propuesta. Lo anterior, tomando en cuenta que hoy día ya se comercializan los equipos para los vehículos tipo grúa que ya cumplen con los cambios que se proponen en el Proyecto de la Norma. Esto es, el precio de los equipos que ya cumplen con la Norma Oficial Mexicana no se verán incrementados al entrar en vigencia la misma de manera sustantiva".

Se observa, entonces, que los principales costos provienen del trámite "Registro de fabricantes o armadores de grúas de arrastre y/o salvamento", los cuales ascienden anualmente para las personas físicas o morales

[Handwritten signature]





dedicadas a la fabricación o armado de grúas, como se citan en el documento denominado 20231030182422_55983_Anexo 2 Costos Gruas, hoja "Costo Nuevo Trámite MCE":

No	Dependencia	Nombre del trámite	Frecuencia	Plazo máximo	Total de requisitos	Costo Administrativo Total	Costo de Oportunidad Total	Costo Económico Total
1	SICT	Registro de fabricantes o armadores de grúas de arrastre y/o salvamento y arrastre	10	90	7	\$ 3,466.67	\$ 1,027,812.50	\$ 1,031,279.17

Es claro, entonces, que las erogaciones totales que tendrán que llevar a cabo los particulares, se obtienen sumando los (i) costo de evaluación anual, (ii) costo de evaluación anual (solamente 30 % pagarán la evaluación), (iii) costo de certificado anual, (iv) costo de certificación anual de operadores y (v) costo nuevo trámite registro fabricantes o armadores anual, obteniendo como resultado la nueva regulación de **\$4,706,408.12.**, del costo anterior, únicamente se refiere los conceptos de los cálculos con el propósito de no hacer más extensa la presente sección del análisis de AIR, toda vez que la misma se puede identificar en el anexo 20231030182422_55983_Anexo 2 Costos Gruas presentado, constatando la información a detalle, incluyendo los supuestos que esa Secretaría tuvo como determinantes de sus resultados.

Derivado de las consideraciones anteriores, esa Dependencia identificó adecuadamente los costos que conllevaría la regulación, por lo que se tiene por atendido el rubro de mérito.

D. Beneficios

Respecto de los beneficios que aportará la Propuesta Regulatoria con su entrada en vigor, la SICT refiere en su explicación de beneficios contenida en el archivo identificado como "20231030182422_55983_Anexo 5 Beneficios GRUAS", que estos serán positivos, dado que:

"Se tiene en la estadística Básica de 2020 de la SICT, que existe una flota total de grúas que asciende a 10,500 unidades a nivel nacional. Estas unidades deben de contar con el equipamiento de dispositivos y sistemas de seguridad, como son: los sistemas de enganche, las torretas, material reflejante al costado de la grúa, luces reflejantes, extinguidores, conos de seguridad, cadenas, faros de trabajo, sistemas de frenos de servicio, sistema auxiliar de frenos, con la finalidad de que se cuenten con los elementos necesarios para llevar a cabo las maniobras indispensables para el salvamento de vehículos y su colocación sobre la carpeta asfáltica del camino, en condiciones de seguridad para, posteriormente, realizar el arrastre."

Tabla 3. Ahorros totales entre la Mecánica 1 y Mecánica 2

Calendarización	Costo / semestre	Costo Total ANUAL
Mecánica 1	\$23,730,069	\$47,460,138
Mecánica 2	\$757,379	\$1,514,758
	Ahorro ANUAL	\$45,945,380

Ahora bien, partiendo de la información proporcionada por esa Secretaría, los beneficios brutos que ascienden a \$45.945 MDP anuales pesos, al representar el valor de cada accidente fatal, lesiones y daños materiales evitados por cada rampa.

JPR/AAGAO/GAF
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Finalmente, esa Secretaría para identificar los *beneficios netos*, procedió a explicar en el documento "20231204175914_55983_Anexo 6 2X1 NOM 53.xlsx" los costos de la regulación (\$4,706,408 pesos) y los beneficios brutos (\$45,945,380 pesos), con lo que reporta un monto de \$41,238,972 pesos por concepto de los beneficios netos de la Propuesta Regulatoria.

De acuerdo con la información vertida por la SICT para costos y beneficios, se desprende que la actualización de la NOM-053-SCT-2-2023 ofrece beneficios monetarios superiores a los costos regulatorios, además de que cualitativamente incrementará la seguridad vial en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, evitando consecuencias fatales, lesiones y daños materiales.

En consecuencia, es posible concluir que efectivamente los beneficios cuantitativos de la regulación son superiores a los costos de cumplimiento, por lo que se trata de una regulación económicamente eficiente, permitiendo que se cumpla con los requerimientos exigidos por la LGMR.

VII. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Por lo que hace al presente apartado, la SICT especifica que los mecanismos a través de los cuales se implementará la Regulación, se encuentran descritos en las especificaciones, características y disposiciones técnicas de la Propuesta Regulatoria y no implican la erogación de recursos públicos adicionales a los previstos en los presupuestos de egresos de los gobiernos y tampoco tendrán algún impacto que repercuta de manera diferenciada en los fabricantes de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; así como a los permisionarios de vehículos tipo grúa que prestan el servicio auxiliar al autotransporte federal de arrastre y/o salvamento.

De la misma forma, esa Secretaría refiere en el numeral 13 del formulario de AIR, la siguiente descripción de la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación que:

"La implementación de la regulación se llevará en una primera instancia, para el otorgamiento de los permisos de transporte, canjes, o cualquier otro trámite registrado ante la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y una vez que se cuente con los Organismos correspondientes, será requisito presentar las certificaciones emitidos por estos Organismos de certificación. De igual forma, y durante la operación, una vez que entre en vigor la medida regulatoria, se buscará lograr el cumplimiento de la normatividad mediante esquemas de vigilancia en los operativos que para el efecto lleve a cabo la Secretaría junto con la Guardia Nacional, esto en el marco de sus atribuciones donde podrán verificar que los vehículos tipo grúa sujetos a la Norma Oficial Mexicana propuesta que formen parte de las configuraciones tractocamión o camión unitario, que en efecto cuenten con las especificaciones técnicas y de seguridad a que hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023. Lo anterior en el marco de los programas de vigilancia en operativos o bien, en inspecciones a las empresas (permisionarios) inclusive."

En ese sentido, con la información antes descrita, se verifica que la SICT cuenta con los medios para el cumplimiento y aplicación de la Regulación, por lo que se tiene como atendido el presente apartado.

VIII. Evaluación de la propuesta.

En lo referente a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria, la SICT manifestó que, para durante la operación, una vez que entre en vigor la Propuesta Regulatoria, buscará lograr el cumplimiento de la normatividad mediante esquemas de vigilancia en los operativos que para el efecto lleve a cabo la SICT junto con la Guardia Nacional, en el marco de sus respectivas atribuciones, donde podrán verificar que los vehículos tipo grúa sujetos a la Norma Oficial Mexicana propuesta que formen parte de las configuraciones tractocamión o camión unitario, que en efecto cuenten con las especificaciones técnicas y de seguridad a que hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023. Lo anterior en el marco de los programas de vigilancia en operativos o bien, en inspecciones a las empresas (permisionarios).

IPR/AAO/GBF

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





En ese contexto, se da por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por esa Secretaría.

IX. Consulta pública.

Respecto del numeral 14 del formulario del AIR, relativo a si la SICT consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación, indicó que fue elaborado por la Dirección General de Autotransporte Federal y un Grupo de Trabajo integrado por técnicos especializados en la materia, dependientes del Subcomité de Normalización No. 2 "Especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación", perteneciente al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, el cual aprobó el proyecto final; además de la participación de permisionarios de este servicio, de representantes del Comité de grúas y de fabricantes de equipos para grúas, entre otros.

Esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, hizo público el proyecto mediante el portal electrónico desde el día de su recepción; a la fecha de emisión del presente Dictamen, no se han recibido comentarios de particulares interesados en la regulación, hecho constatado en la dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/28948>

Por lo anteriormente expresado, se resuelve emitir el presente **Dictamen Final** conforme a lo previsto en el artículo 75 de la LGMR; por lo que la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF, en términos del artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en su Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*³.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

³ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.



SCT
Unidad de Administración
y Finanzas

★ 10 ENE 2024 ★

RECIBIDO

HORA: _____ FOLIO: 000022

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-053-SCT-2-2023, TRANSPORTE TERRESTRE - CARACTERÍSTICAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARA LOS VEHÍCULOS TIPO GRÚA PARA ARRASTRE Y/O SALVAMENTO**".

Ref. 10/0057/111223.

Ciudad de México, a 10 de enero de 2024.

LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO
Titular de la Unidad de Administración y Finanzas
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada "**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-053-SCT-2-2023, TRANSPORTE TERRESTRE - CARACTERÍSTICAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARA LOS VEHÍCULOS TIPO GRÚA PARA ARRASTRE Y/O SALVAMENTO**", así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 11 de diciembre de 2023, a través del portal de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Sobre el particular, se le comunica a esa Secretaría que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario de AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión Nacional determina la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*² (LGMR), ello en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

En virtud de lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su formulario de AIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria previsto en la LGMR, por lo que, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, primer párrafo, 73, 75, 76 y 78, fracción II, de la ley mencionada, esta Comisión tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Solicitud de reducción de plazos de consulta

En primera instancia, se debe tener en cuenta que la SICT solicitó a esta Comisión plazos de consulta menores a los establecidos, de conformidad con el artículo 73, tercer párrafo, de la LGMR, exponiendo los siguientes argumentos en el documento anexo al formulario del AIR, 20231206125137_55983_Oficio Reducción de Plazos Art 73.pdf, del cual se cita:

"Segundo.- Motivos por los cuales se hace necesario la solicitud de aplicación de plazos menores.

Se estima que contar en tiempo y forma con la nueva regulación se contemplará lo siguiente:

¹ <https://cofemersimir.gob.mx/>

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018, modificada el 20 de mayo de 2021.





- Otorga claridad en las obligaciones para el fabricante del equipo y el permisionario de los vehículos tipo grúa, evitando confusión.
- Inhibe y evita, la incorporación en el mercado de equipos para los vehículos tipo grúa sin registro de marca, es decir, que vehículos tipo grúa cuenten con equipos de manufactura registrada, lo que derivará en menores riegos para los usuarios de las carreteras.
- Establece la obligación de la certificación de diseño del equipo de grúa y que avale la memoria de cálculo.
- Define que el operador de la grúa cuente con la certeza de la capacidad del vehículo tipo grúa; es decir, que se tenga una identificación de la capacidad del vehículo y de la capacidad del equipo, lo que influirá en evitar accidentes tanto en las maniobras de salvamento, como de arrastre.
- Elimina en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad ambigüedades, dejando claro qué disposiciones le corresponden al fabricante de los equipos y qué disposiciones corresponden a los permisionarios de los vehículos tipo grúa.
- Prevé requerir la certificación de los operadores de vehículos tipo grúa.
- Esclarece a quién corresponde, sea al fabricante o al permisionario, la obligación respecto al equipamiento, definiendo con precisión en qué consiste tal equipamiento en función del tipo de grúa que presta el servicio.
- Define métodos de prueba que resulten prácticos y que atiendan de manera efectiva el cumplimiento de la Norma.
- Clarifica que la verificación de las condiciones físico - mecánicas deberán ser cada seis meses, para los vehículos tipo grúa.
- Ayudará a disminuir los percances que se suscitan en los vehículos tipo grúa, que se encuentre especialmente en servicio.

Por todo lo expuesto, se solicita a esa H. Comisión la reducción de plazos de consulta pública, de la regulación propuesta; esto para efectos de que de ser procedente se publique en tiempo y forma en el Diario Oficial de la federación la Norma Oficial Mexicana Norm-053-SCT-2-2023, "Transporte terrestre - característica y especificaciones técnicas y de seguridad de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento."

Con base en los argumentos expuestos, se toma nota de la solicitud de esa Secretaría y coincide en la importancia y la necesidad de la intervención gubernamental federal en tiempo y forma, para que la publicación de la Propuesta Regulatoria, redunde en aumentar la certeza en la fabricación y operación de los vehículos tipo grúa del país.

II. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Respecto del requerimiento de simplificación regulatoria contemplado en el artículo 78 de la LGMR, se aprecia que la SICT adjuntó al formulario del AIR, el archivo 20231204175914_55983_Anexo 6 2X1 NOM 53, la hoja Ahorro Art. 78 LGMR 2x1, en la cual se incluyó la siguiente información que se cita:

Norma	Costo	Beneficios	Beneficios - Costo	Art. 78 LGMR	Cumplimiento Art 78 LGMR
NOM-053-SCT-2-2023	\$4,706,408.12	\$45,945,380.46	\$41,238,972.35	En cumplimiento de lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, se elimina la obligación de contar con un fax módem en las unidades de verificación de los centros de limpieza citado en el numeral 6.3.1 inciso n) número 3 de la Norma Oficial Mexicana NOM-019-SCT2/2015, Especificaciones técnicas y disposiciones generales para la limpieza y control de remanentes de sustancias y residuos peligrosos en las unidades que transportan materiales y residuos peligrosos., publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2016.	\$ 5,237,760.00

[Handwritten signature]
PR/AAO/0103





En ese orden de ideas, del análisis de la información remitida por esa Dependencia, se observa que la simplificación regulatoria consistirá en eliminar la obligación de contar con un fax módem en las unidades de verificación de los centros de limpieza, con lo cual, las obligaciones regulatorias derogadas, formalizan la reducción del costo de cumplimiento (ver Anexo 20231204175914_55983_Anexo 6 2X1 NOM 53.xlsx) en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria.

No obstante, se sugiere a esa Dependencia incluir en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria, previo a su publicación en el DOF, la mención respecto de las referidas obligaciones simplificadas una vez que entre en vigor el Acuerdo.

III. Objetivos generales de la regulación.

En lo referente al presente apartado, se aprecia que el texto de la Propuesta Regulatoria, en su numeral 1, especifica que los objetivos generales son: "1.1 Establecer las características y especificaciones técnicas y de seguridad para el diseño y fabricación de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; 1.2 Asentar las características y especificaciones técnicas y de seguridad del equipamiento para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; 1.3 Implantar los procedimientos de evaluación de la conformidad para los fabricantes de los vehículos tipo grúa, así como para los vehículos en operación."

Aunado a lo anterior, esa Dependencia describió en el numeral 1 del formulario del AIR los objetivos generales de la regulación propuesta, a saber:

"1) Otorgar claridad en las obligaciones para el fabricante del equipo y el permisionario de los vehículos tipo grúa, evitando confusión. 2) Inhibir, evitar, la incorporación en el mercado de equipos para los vehículos tipo grúa sin registro de marca, es decir, que vehículos tipo grúa cuenten con equipos de manufactura registrada, lo que derivará en menores riesgos para los usuarios de las carreteras. 3) Establecer la obligación de la certificación de diseño del equipo de grúa y que avale la memoria de cálculo. 4) Definir que el operador de la grúa cuente con la certeza de la capacidad del vehículo tipo grúa; es decir, que se tenga una identificación de la capacidad del vehículo y de la capacidad del equipo, lo que influirá en evitar accidentes tanto en las maniobras de salvamento, como de arrastre. 5) Eliminar en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad ambigüedades, dejando claro qué disposiciones le corresponden al fabricante de los equipos y qué disposiciones corresponden a los permisionarios de los vehículos tipo grúa. 6) Prever requerir la certificación de los operadores de vehículos tipo grúa. 7) Esclarecer a quién corresponde, sea al fabricante o al permisionario, la obligación respecto al equipamiento, definiendo con precisión en qué consiste tal equipamiento en función del tipo de grúa que presta el servicio. 8) Definir métodos de prueba que resulten prácticos y que atiendan de manera efectiva el cumplimiento de la Norma. 9) Clarificar que la verificación de las condiciones físico - mecánicas deberán ser cada seis meses, para los vehículos tipo grúa. 10) Disminuir los percances que se suscitan en los vehículos tipo grúa, que se encuentre especialmente en servicio."

La SICT ofrece mayor claridad al resaltar el resultado acerca de la emisión de la Propuesta Regulatoria, el cual versa sobre que se "debe tenerse especial cuidado de que los vehículos tipo grúa operen en óptimas condiciones y así evitar un segundo siniestro que puede ser más perturbador para el usuario, al ver que su ya patrimonio siniestrado, sea agravado. Misma situación para las maniobras de salvamento, donde los equipos de grúas deben estar en óptimas condiciones a efecto de no causar un daño mayor a los vehículos siniestrados."

Al respecto, se considera que la SICT identificó de manera clara los objetivos generales y específicos que la Propuesta Regulatoria persigue, así como los resultados que se esperan alcanzar una vez que la Norma entre en vigor, por lo que se tiene por atendido el presente apartado.

IV. Problemática o situación que da origen a la regulación.

En lo referente a la problemática o situación que da origen a la regulación, esa Secretaría enlistó en el numeral 2 del formulario del AIR las siguientes razones:

JPR/AAOAO/CAF
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





"A pesar de que existe una regulación en materia de especificaciones de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento, hay la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental debido a que se ha identificado lo siguiente: 1) No se tiene claridad en las obligaciones para el fabricante del equipo y el permisionario de los vehículos tipo grúa, provocando confusión. 2) Se ha identificado la incorporación en el mercado de equipos para los vehículos tipo grúa sin registro de marca, es decir, se encuentran circulando vehículos tipo grúa con equipos de manufactura no registrada (artesanal), lo que deriva en riesgos para los usuarios de las carreteras. 3) No se cuenta con la obligación de la certificación de diseño del equipo de grúa y que avale la memoria de cálculo. 4) El operador de la grúa no cuenta con la certeza de la capacidad del vehículo tipo grúa; es decir, no se cuenta con una identificación de la capacidad del vehículo y de la capacidad del equipo, lo que puede derivar en accidentes tanto en las maniobras de salvamento como de arrastre. 5) En el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad de la Norma vigente, se presentan ambigüedades al no estar claro qué disposiciones le corresponden al fabricante de los equipos y qué disposiciones corresponden a los permisionarios de los vehículos tipo grúa. 6) La norma vigente no prevé requerir la certificación de los operadores de vehículos tipo grúa. 7) No es claro a quién corresponde, sea al fabricante o al permisionario, la obligación respecto al equipamiento, ni en qué consiste tal equipamiento en función del tipo de grúa que presta el servicio. 8) Los métodos de prueba en algunos casos no resultan prácticos y no atienden de manera efectiva el cumplimiento de la Norma. 9) La disposición en la Norma vigente no es clara sobre la obligación de la verificación cada seis meses, en sus condiciones físico- mecánicas para los vehículos tipo grúa..."

(sic)

Aunado a ello, la SICT presentó información estadística acerca de la problemática en México que da sustento a la necesidad de emitir la Propuesta Regulatoria, la cual presentó en el mismo numeral:

"...Por otro lado, actualmente, existe una flota total de grúas que asciende a 10,500 unidades a nivel nacional, según la Estadística Básica de 2020 de la SICT. Estas unidades deben de contar con el equipamiento de dispositivos y sistemas de seguridad, como son: los sistemas de enganche, las torretas, material reflejante al costado de la grúa, luces reflejantes, extinguidores, conos de seguridad, cadenas, faros de trabajo, sistemas de frenos de servicio, sistema auxiliar de frenos, con la finalidad de que se cuenten con los elementos necesarios para llevar a cabo las maniobras indispensables para el salvamento de vehículos y su colocación sobre la carpeta asfáltica del camino, en condiciones de seguridad para, posteriormente, realizar el arrastre. De la información estadística: La información que proporciona la Guardia Nacional tiene incorporados los tipos de vehículo. En siniestros que involucran específicamente a los vehículos tipo "grúa", no suelen especificar si alguno de los vehículos estaba siendo remolcado, de tal forma que es complicado obtener estadísticas dedicadas. Para el año 2017 se identificaron nueve colisiones en las que "grúas" fueron las responsables y sólo en una hubo causas asociadas al vehículo "llantas" y no tiene registro de un vehículo dos de tal forma que se descarta que estuviera en servicio. Para 2018 se identificaron 17 colisiones en las que "grúas" fueron las responsables: en tres se registraron causas asociadas al vehículo, pero sólo un siniestro tiene más de un participante, aunque se insiste que no se puede asumir que la grúa estaba realizando algún servicio. El tipo de colisión fue un alcance en el que se vieron involucrados cinco vehículos con un saldo de cuatro personas lesionadas y daños materiales por \$440,000 MXN. Para 2019 se identificaron 2 colisiones en las que "grúas" fueron las responsables, pero en ningún caso se registran causas asociadas al vehículo. Para 2020 se registran 17 colisiones en las que "grúas" fueron las responsables, en cuatro se registraron causas asociadas al vehículo, pero sólo un siniestro tiene más de un participante. Aunque reiteramos que no se puede asumir que la grúa estaba en servicio; el tipo de colisión fue "otros". Lo que se estima es que se halla tratado de un desprendimiento de neumático ya que es la falla que refieren. Este evento dejó un saldo de una persona muerta y una lesionada, con daños materiales por \$300,000 MXN. Para 2021 se registraron 23 colisiones donde el vehículo tipo "grúas" fue el responsable, en seis se registraron causas asociadas al vehículo, pero sólo un siniestro tiene más de un participante. Dado que fue declarado como semirremolque es muy probable que la grúa estuviera en servicio; y el tipo de colisión fue "choque contra objeto fijo", sin reporta víctimas y los daños materiales ascienden a \$150,000 MXN. Refieren "malas condiciones mecánicas" como causa asociada al vehículo."

Derivado de lo anterior, se observa que existen las cifras de accidentes para los años 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021 correspondiéndoles 9, 17, 2, 17 y 23, siniestros respectivamente, de acuerdo a la información de siniestralidad

PR/AAGAO/0047
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
Felipe Carrillo
PUERTO



específica que proporciona esa Secretaría, dichas cifras corresponden sólo a las malas condiciones mecánicas de los vehículos tipo grúa, hecho que muestra ligera tendencia a aumentar a través de los años.

Bajo ese contexto, se advierte la importancia de emitir la Propuesta Regulatoria, puesto que coadyuva al fortalecimiento del marco regulatorio en materia de seguridad vial, pero en esencia, es relevante porque permite construir los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento conforme a las características y especificaciones técnicas, así como de seguridad para el diseño y fabricación, que permiten reducir las fallas mecánicas de las grúas y mitigar los daños materiales a los vehículos siniestrados que recurren a dicho servicio.

En ese sentido, se concluye que con la emisión de la Propuesta Regulatoria se garantizará el cumplimiento de los objetivos legítimos de interés público, procurando mayor cuidado a los vehículos de los usuarios que solicitan grúas. Por lo tanto, se observa que la Secretaría justifica de manera adecuada la necesidad de emitir la Propuesta Regulatoria, en el contexto de la problemática o situación planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar.

V. Alternativas de la regulación.

En cuanto a las alternativas de la regulación, en el diseño de las regulaciones resulta fundamental que los sujetos obligados realicen la comparación de las diferentes opciones disponibles para atender la problemática o situación que da origen a la emisión de la misma.

En ese orden de ideas, esa Dependencia consideró **no emitir regulación alguna**, no obstante, señaló en el apartado II, numeral 4 del formulario que desechó tal opción, toda vez que:

"... el no emitir regulación alguna significa mantener sin atención la problemática planteada y con ello no se podrá contar con vehículos tipo grúa y equipos que cumplan con las condiciones de construcción más seguras necesarias para operar en el territorio mexicano, y con ello disminuir las siniestralidad y las secuelas de los accidentes, derivados de un mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad de los vehículos tipo grúa y sus equipos, y que puedan evitar accidentes y en consecuencia, la integridad física de las personas, la infraestructura y demás bienes materiales."

(sic)

Como segunda alternativa, esa Dependencia consideró **esquemas voluntarios**, de los cuales señaló en el mismo numeral que desechó tal opción, *"ya que se estima necesario establecer disposiciones técnicas en la construcción de equipos de izaje, así como, establecer condiciones obligatorias en su operación. Es decir, la regulación propuesta es una Norma Oficial Mexicana que se prevé ser de carácter obligatorio tanto para fabricantes como para permisionarios de los vehículos tipo grúa."*

La última alternativa que se evaluó fue **esquemas de autorregulación**, los cuales no se consideran opción viable porque no se cumpliría con lo necesario para minimizar los riesgos de siniestralidad de las unidades de arrastre y/o salvamento, es decir, la SICT:

"... concluyó que no era factible para garantizar la integridad física de las personas y el ambiente con relación a lo que establece la medida regulatoria que aquí se presenta, ya que necesita una regulación específica y no general con el fin de permitir un adecuado diseño y fabricación en los equipos para los vehículos tipo grúa de arrastre o salvamento, a partir de elementos técnicos, mismos que se estipulan en la regulación propuesta. Así mismo, la regulación propuesta contempla esquemas de certificación, de diseño, de registro de marca y certificación de los operadores de las grúas lo que redundará en una mayor certeza en la fabricación y operación de los vehículos tipo grúa."

MPR/AAO/ERT
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





En consecuencia, esa Dependencia concluyó que la Propuesta Regulatoria constituye la mejor opción para atender la problemática o situación, ya que ésta permitirá que el diseño y fabricación del tipo de vehículos que están previstos en la Propuesta Regulatoria, coadyuven a la protección e integridad física de las personas y la infraestructura, principalmente en las vías de jurisdicción federal, ya que se contará con vehículos tipo grúa y equipos que cumplan con las condiciones de construcción más seguras y necesarias para operar en el territorio mexicano, reduciendo los siniestros y las secuelas de los accidentes derivados del mal funcionamiento de los dispositivos de seguridad de los vehículos señalados.

Bajo ese contexto, se considera que la SICT da cumplimiento al requerimiento en materia de evaluación de alternativas a la regulación, puesto que respondió y justificó lo necesario para el presente apartado.

VI. Impacto de la regulación.

A. Trámites

Al respecto, esta Comisión da cuenta que la SICT señaló en el numeral 6 del formulario del AIR remitido que, una vez que entre en vigor la Propuesta Regulatoria, se creará el trámite "Registro de fabricantes o armadores de grúas de arrastre y/o salvamento", señalando los requisitos y la población que impacta, así como plazo de respuesta y la negativa ficta que considerará el trámite. En ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 44, tercer párrafo, y 47, segundo párrafo, de la LGMR, esa Dependencia deberá remitir a esta Comisión la información para que sea inscrita en el Catálogo Nacional de Regulaciones, Trámites y Servicios dentro de los diez días siguientes a que se publique la Propuesta Regulatoria en el DOF.

B. Acciones regulatorias

Con relación al análisis de las acciones regulatorias, la SICT proporcionó un desglose sobre las disposiciones de la Propuesta Regulatoria, así como la justificación correspondiente, de acuerdo con lo que se cita a continuación del numeral 7 del formulario del AIR:

Tabla 1. Acciones regulatorias

Establecen o modifican estándares técnicos	
Ubicación en la NOM	Justificación
<p>1. Objetivo 1.1 Establecer las características y especificaciones técnicas y de seguridad para el diseño, construcción e instalación de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento.</p>	<p>De conformidad con el "Reglamento de los servicios auxiliares al autotransporte federal de arrastre, de arrastre y salvamento y de depósito de vehículos" se consideran en la Presente Norma Oficial Mexicana las especificaciones de grúas para los servicios de arrastre y/o salvamento.</p>
<p>6.1.2.1.1 Un Organismo de Certificación deberá certificar la memoria de cálculo del fabricante, así como las capacidades de arrastre para el modelo de equipo que se pretende instalar en el vehículo. Asimismo, dicho Certificado deberá incluir todo el proceso constructivo del diseño de que se trate; que constate que la construcción se lleve a cabo tal como lo señale las memorias de cálculo y el propio diseño. El Organismo de Certificación deberá estar acreditado y aprobado por la Secretaría. La Certificación tendrá una vigencia de 2 años y corresponderá para el modelo del equipo que se trate; debiendo obtener nuevas certificaciones para cada modelo que fabrique, así como la renovación de aquellas que pierdan vigencia</p>	<p>Se propone especificar que la acreditación la realiza una entidad y la aprobación la realiza la Secretaría.</p>

JR/AAG/AO/DAF





Establecen o modifican estándares técnicos	
Ubicación en la NOM	Justificación
6.1.3.7 Los equipos B, C y D adaptados en los vehículos equipados con sistemas de frenos de aire, deben contar con las mangueras y conexiones necesarias para el frenado de la unidad por arrastrar, cuando así sea posible. Las mangueras y conexiones conforme con lo indicado por SAE J844 para tubería para frenos y SAE J1402 para mangueras para frenos.	Se marca en la norma las capacidades de resistencia que corresponda en la fabricación.
8.1.3 Las personas físicas o morales dedicadas a la fabricación de grúas de arrastre y/o salvamento, sujetos a la presente Norma Oficial Mexicana deberán obtener Registro ante la Secretaría, mismo que se renovará de forma bianual para su actualización o bien, cuando inicie la fabricación de un nuevo modelo.	Se ingresan los requisitos necesarios aplicables a los fabricantes de equipos.
6.1.3.10.1 Piso de lámina de acero antiderrapante, con un espesor de 3/16" (0.48 cm) o mayor. Para el caso de grúas tipo A este espesor podrá ser de calibre 10 (0.34 cm) o mayor. Además, para todos los casos, podrán fabricarse con cama de aluminio (tabletas) construida con paneles en su totalidad.	Los fabricantes de grúas por bajar costos están instalando lamina de menor calibre, afectando la seguridad de los usuarios de los caminos la operatividad y resistencia de las grúas de plataforma, por otra parte, debe ser lamina antiderrapante y no lisa, para evitar que los vehículos se puedan deslizar con mucha facilidad en la superficie, afectar la seguridad de los usuarios de los caminos.
Transitorio Tercero.- En un plazo de 90 (noventa) días después de la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, todos los operadores de grúas deberán contar con su Certificación de acuerdo a los siguientes estándares de competencia: 1) EC1441 Conducción y operación de grúas tipos A y B para el arrastre y transporte de vehículos ligeros, y 2) EC1442 Conducción y operación de grúas tipos C y D para el arrastre y transporte de vehículos pesados y semipesados; ambos publicados en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2021."	Al entrar en vigor la Norma obligará a los operadores de las grúas contar con una certificación. Los operadores deberán tomar una capacitación con evaluación y obtener un certificado de la competencia.

Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT proporcionados en el formulario del AIR.

De acuerdo con la Tabla 1, Acciones regulatorias, se considera que las acciones regulatorias que derivan de la Propuesta Regulatoria fueron identificadas y justificadas de manera adecuada, por lo que se tiene atendido el presente apartado, sin tener mayores comentarios.

C. Costos

En lo tocante al apartado de costos que generará la emisión de la Propuesta Regulatoria, esa Dependencia señaló que *el cálculo de los costos relevantes de la presente propuesta de regulación se cita en el Anexo 2, así como una breve explicación en el Anexo 3*, en este último documento, denominado "20231030182422_55983_Anexo 3 Costos GRUAS.docx", la SICT ofrece la siguiente explicación:

"Los fabricantes de los equipos para los vehículos tipo grúa no debieran experimentar incrementos relevantes en el costo de la fabricación de este tipo de vehículos, con la regulación propuesta. Lo anterior, tomando en cuenta que hoy día ya se comercializan los equipos para los vehículos tipo grúa que ya cumplen con los cambios que se proponen en el Proyecto de la Norma. Esto es, el precio de los equipos que ya cumplen con la Norma Oficial Mexicana no se verán incrementados al entrar en vigencia la misma de manera sustantiva".

Se observa, entonces, que los principales costos provienen del trámite "Registro de fabricantes o armadores de grúas de arrastre y/o salvamento", los cuales ascienden anualmente para las personas físicas o morales

JPR/AACAO/6014
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
AÑO DE
Felipe Carrillo
PUERTO
GOBIERNO DEL VOLUNTARIADO,
REVOLUCIONARIO Y DEZUJADO
DEL MAYA



dedicadas a la fabricación o armado de grúas, como se citan en el documento denominado 20231030182422_55983_Anexo 2 Costos Gruas, hoja "Costo Nuevo Trámite MCE":

No	Dependencia	Nombre del trámite	Frecuencia	Plazo máximo	Total de requisitos	Costo Administrativo Total	Costo de Oportunidad Total	Costo Económico Total
1	SICT	Registro de fabricantes o armadores de grúas de arrastre y/o salvamento y arrastre	10	90	7	\$ 3,466.67	\$ 1,027,812.50	\$ 1,031,279.17

Es claro, entonces, que las erogaciones totales que tendrán que llevar a cabo los particulares, se obtienen sumando los (i) costo de evaluación anual, (ii) costo de evaluación anual (solamente 30 % pagarán la evaluación), (iii) costo de certificado anual, (iv) costo de certificación anual de operadores y (v) costo nuevo trámite registro fabricantes o armadores anual, obteniendo como resultado la nueva regulación de **\$4,706,408.12.**, del costo anterior, únicamente se refiere los conceptos de los cálculos con el propósito de no hacer más extensa la presente sección del análisis de AIR, toda vez que la misma se puede identificar en el anexo 20231030182422_55983_Anexo 2 Costos Gruas presentado, constatando la información a detalle, incluyendo los supuestos que esa Secretaría tuvo como determinantes de sus resultados.

Derivado de las consideraciones anteriores, esa Dependencia identificó adecuadamente los costos que conllevaría la regulación, por lo que se tiene por atendido el rubro de mérito.

D. Beneficios

Respecto de los beneficios que aportará la Propuesta Regulatoria con su entrada en vigor, la SICT refiere en su explicación de beneficios contenida en el archivo identificado como "20231030182422_55983_Anexo 5 Beneficios GRUAS", que estos serán positivos, dado que:

"Se tiene en la estadística Básica de 2020 de la SICT, que existe una flota total de grúas que asciende a 10,500 unidades a nivel nacional. Estas unidades deben de contar con el equipamiento de dispositivos y sistemas de seguridad, como son: los sistemas de enganche, las torretas, material reflejante al costado de la grúa, luces reflejantes, extinguidores, conos de seguridad, cadenas, faros de trabajo, sistemas de frenos de servicio, sistema auxiliar de frenos, con la finalidad de que se cuenten con los elementos necesarios para llevar a cabo las maniobras indispensables para el salvamento de vehículos y su colocación sobre la carpeta asfáltica del camino, en condiciones de seguridad para, posteriormente, realizar el arrastre."

Tabla 3. Ahorros totales entre la Mecánica 1 y Mecánica 2

Calendarización	Costo / semestre	Costo Total ANUAL
Mecánica 1	\$23,730,069	\$47,460,138
Mecánica 2	\$757,379	\$1,514,758
	Ahorro ANUAL	\$45,945,380

Ahora bien, partiendo de la información proporcionada por esa Secretaría, los beneficios brutos que ascienden a \$45.945 MDP anuales pesos, al representar el valor de cada accidente fatal, lesiones y daños materiales evitados por cada rampa.

PR/AGAO/GAF

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Finalmente, esa Secretaría para identificar los *beneficios netos*, procedió a explicar en el documento "20231204175914_55983_Anexo 6 2X1 NOM 53.xlsx" los costos de la regulación (\$4,706,408 pesos) y los beneficios brutos (\$45,945,380 pesos), con lo que reporta un monto de \$41,238,972 pesos por concepto de los beneficios netos de la Propuesta Regulatoria.

De acuerdo con la información vertida por la SICT para costos y beneficios, se desprende que la actualización de la NOM-053-SCT-2-2023 ofrece beneficios monetarios superiores a los costos regulatorios, además de que cualitativamente incrementará la seguridad vial en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, evitando consecuencias fatales, lesiones y daños materiales.

En consecuencia, es posible concluir que efectivamente los beneficios cuantitativos de la regulación son superiores a los costos de cumplimiento, por lo que se trata de una regulación económicamente eficiente, permitiendo que se cumpla con los requerimientos exigidos por la LGMR.

VII. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Por lo que hace al presente apartado, la SICT especifica que los mecanismos a través de los cuales se implementará la Regulación, se encuentran descritos en las especificaciones, características y disposiciones técnicas de la Propuesta Regulatoria y no implican la erogación de recursos públicos adicionales a los previstos en los presupuestos de egresos de los gobiernos y tampoco tendrán algún impacto que repercuta de manera diferenciada en los fabricantes de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; así como a los permisionarios de vehículos tipo grúa que prestan el servicio auxiliar al autotransporte federal de arrastre y/o salvamento.

De la misma forma, esa Secretaría refiere en el numeral 13 del formulario de AIR, la siguiente descripción de la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación que:

"La implementación de la regulación se llevará en una primera instancia, para el otorgamiento de los permisos de transporte, canjes, o cualquier otro trámite registrado ante la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y una vez que se cuente con los Organismos correspondientes, será requisito presentar las certificaciones emitidos por estos Organismos de certificación. De igual forma, y durante la operación, una vez que entre en vigor la medida regulatoria, se buscará lograr el cumplimiento de la normatividad mediante esquemas de vigilancia en los operativos que para el efecto lleve a cabo la Secretaría junto con la Guardia Nacional, esto en el marco de sus atribuciones donde podrán verificar que los vehículos tipo grúa sujetos a la Norma Oficial Mexicana propuesto que formen parte de las configuraciones tractocamión o camión unitario, que en efecto cuenten con las especificaciones técnicas y de seguridad a que hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023. Lo anterior en el marco de los programas de vigilancia en operativos o bien, en inspecciones a las empresas (permisionarios) inclusive."

En ese sentido, con la información antes descrita, se verifica que la SICT cuenta con los medios para el cumplimiento y aplicación de la Regulación, por lo que se tiene como atendido el presente apartado.

VIII. Evaluación de la propuesta.

En lo referente a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria, la SICT manifiesta que, para durante la operación, una vez que entre en vigor la Propuesta Regulatoria, buscará lograr el cumplimiento de la normatividad mediante esquemas de vigilancia en los operativos que para el efecto lleve a cabo la SICT junto con la Guardia Nacional, en el marco de sus respectivas atribuciones, donde podrán verificar que los vehículos tipo grúa sujetos a la Norma Oficial Mexicana propuesta que formen parte de las configuraciones tractocamión o camión unitario, que en efecto cuenten con las especificaciones técnicas y de seguridad a que hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023. Lo anterior en el marco de los programas de vigilancia en operativos o bien, en inspecciones a las empresas (permisionarios).



En ese contexto, se da por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por esa Secretaría.

IX. Consulta pública.

Respecto del numeral 14 del formulario del AIR, relativo a si la SICT consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación, indicó que fue elaborado por la Dirección General de Autotransporte Federal y un Grupo de Trabajo integrado por técnicos especializados en la materia, dependientes del Subcomité de Normalización No. 2 "Especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación", perteneciente al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, el cual aprobó el proyecto final; además de la participación de permisionarios de este servicio, de representantes del Comité de grúas y de fabricantes de equipos para grúas, entre otros.

Esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, hizo público el proyecto mediante el portal electrónico desde el día de su recepción; a la fecha de emisión del presente Dictamen, no se han recibido comentarios de particulares interesados en la regulación, hecho constatado en la dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/28948>

Por lo anteriormente expresado, se resuelve emitir el presente **Dictamen Final** conforme a lo previsto en el artículo 75 de la LGMR; por lo que la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF, en términos del artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en su Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*³.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

³ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

JPR/AAGAO/CAV
Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer

