

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

Información General		Archivos que contiene la Regulación	
Tipo de MIR:	AIR de impacto Moderado		20231204180538_55983_NOM-053-SCT-2-2023_FINAL_06_NOV_2023.docx
Titulo del Anteproyecto:	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		
Dependencia:	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Punto de Contacto	
Responsable Oficial:	a ROMR	Nombre :	Ángel Sánchez Tenorio
Editor del Anteproyecto:	Sánchez Tenorio Ángel	Cargo :	Director
Estatus del anteproyecto:	En Edición	Teléfono :	(55) 57239300 Ext. 20010
Ordenamiento Jurídico:	Norma Oficial Mexicana	Correo electrónico :	asanchzt@sct.gob.mx

¿DESEA QUE LA MIR Y EL ANTEPROYECTO NO SE PUBLIQUEN EN EL PORTAL?	
Confidencialidad de la MIR	
<p>Indique si la regulación propuesta requiere la no publicidad a la que se refiere el artículo 69-K de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (en caso de responder afirmativamente, proporcione la justificación correspondiente) :</p> <p>No</p> <p>Justificación :</p> <p>No se ingreso</p>	
¿DESEA CONSTANCIA DE QUE EL ANTEPROYECTO FUE PUBLICO AL MENOS 20 DIAS HABILES?	

## Calidad Regulatoria

Indique el (los) supuesto (s) de calidad para la emisión de regulación en términos del artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria.

Es un instrumento que se deriva de una obligación específica establecida alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal:

No

Es un instrumento que se deriva de un compromiso internacional:

No

Es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados:

Si

Se trata de un anteproyecto que será expedido por el Titular del Ejecutivo Federal, por lo que no es aplicable el Acuerdo de Calidad Regulatoria:

No

Brinde la justificación por la que el (los) supuesto (s) de calidad anteriormente señalado (s) es (son) aplicable (s) al anteproyecto:

Esta Norma Oficial Mexicana es de aplicación para los fabricantes y armadores de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; y para los permisionarios de vehículos tipo grúa que prestan el servicio de arrastre y/o salvamento. Los beneficios son superiores a los costos.

## Detalles de la MIR

## Apartado I.- Definición del problema y objetivos generales de la regulación

## 1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta

## 1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta#1:

La presente propuesta de regulación tiene como objetivo la actualización de la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2010, Transporte terrestre-características y especificaciones técnicas y de seguridad de los equipos de las grúas para arrastre, arrastre y salvamento. Es el caso de que la 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, tiene como objetivos: 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. El Proyecto PROY-NOM-053-SCT-2-2022 establece que es para los fabricantes de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre, salvamento y arrastre; y a los permisionarios de vehículos tipo grúa que prestan el servicio de arrastre, salvamento y arrastre. La Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023 no es aplicable a los fabricantes de equipo original, también conocidos como OEM (Original Equipment Manufacturer) y tampoco es aplicable para los fabricantes de los vehículos chasis cabina. De los objetivos específicos de la propuesta de regulación, se puede mencionar: 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. En efecto, de acuerdo al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el servicio de arrastre consiste en llevar a cabo las maniobras necesarias e indispensables para enganchar a la grúa vehículos que, estando sobre sus propias ruedas, deban ser trasladados por caminos y puentes de jurisdicción federal. Asimismo, en ese mismo ordenamiento se señala que el servicio de arrastre y salvamento consiste en llevar a cabo aquellas maniobras mecánicas y/o manuales necesarios para rescatar y colocar sobre la carpeta asfáltica del camino, en condiciones de poder realizar las maniobras propias de su arrastre, a los vehículos accidentados, sus partes o su carga. En este sentido, como es de observarse, el servicio de grúas se presta ante un accidente o descompostura sufrida por un usuario de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Es decir, acude al auxilio del usuario para realizar el eventual rescate de su vehículo (automóvil, autobús, camión o tractocamión, en sus diferentes configuraciones), y posterior a ello, a su arrastre hacia un depósito de vehículos. Por ello, 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.

## 2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta:

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. 10) 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 reportar víctimas y los daños materiales ascienden a \$150,000 MXN. Refieren “malas condiciones mecánicas” como causa asociada al vehículo. En resumen, se estima que, de la información de siniestralidad específica, que proporciona el Instituto Mexicano del transporte, los accidentes para el año 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021 se reportan cifras de siniestralidad por las causas de malas condiciones mecánicas, para los vehículos tipo grúa del orden de 9, 17, 2, 17 y 23 siniestros, respectivamente. Los resultados muestran un ligero aumento en la siniestralidad de estos vehículos a través de los años.

### 3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto:

Norma Oficial Mexicana

Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto. Enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada

#### Disposiciones jurídicas vigentes#1:

Actualmente, se encuentra vigente la NOM-053-SCT-2-2010, Transporte terrestre - características y especificaciones técnicas y de seguridad de los equipos de las grúas para arrastre, arrastre y salvamento, publicada en el DOF, el 1 de abril del 2011, misma que no contempla el procedimiento de la evaluación de la conformidad en los estándares de seguridad que se requieren actualmente; constancia de diseño y construcción, certificación memoria de cálculo, certificación operadores de grúas, es ambiguo en las especificaciones de los equipos y las especificaciones en el equipamiento de los vehículos tipo grúa, así también en las disposiciones para los fabricantes y permisionarios. La finalidad de la actualización de NOM-053-SCT-2-2010 por la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023 es adecuar dicha regulación al diseño, construcción y métodos de prueba para los equipos de los vehículos tipo grúa para arrastre, salvamento y arrastre y para el equipamiento de los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento, que se utilizan para el servicio auxiliar al autotransporte federal de arrastre, salvamento y arrastre, de acuerdo a los avances tecnológicos y nuevas prácticas de la ingeniería en la fabricación, actualizando las especificaciones técnicas de seguridad operativa, previendo las especificaciones necesarias, a efecto de que en el desarrollo de las actividades encomendadas, se garantice la seguridad de las personas, el ambiente y la infraestructura carretera. También se tiene la NOM-068-SCT-2-2014 transporte terrestre-Servicio de

autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado- Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal. La Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2010 es la disposición jurídica vigente, que con la medida regulatoria que aquí se presenta, se subsana la parte técnica a efecto de que sea aplicada y con ello se garantice la seguridad de las personas, el ambiente e infraestructura.

## Apartado II.- Identificación de las posibles alternativas a la regulación

4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación

### Alternativas#1:

No emitir regulación alguna

### Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1:

La Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023, se constituye como la mejor alternativa para atender la problemática y el objetivo planteado, porque en ésta se cumplirá la necesidad de incorporar los elementos técnicos asociados al adecuado proceso de construcción de los equipos para los vehículos tipo grúa para los servicios auxiliares de salvamento y/o arrastre, con sus componentes mecánicos y dispositivos de seguridad, además de que éstos deberán ser sometidos a un proceso de evaluación de la conformidad a través de métodos de pruebas que garanticen el cumplimiento de la regulación propuesta. La propuesta de regulación prevé disposiciones para el fabricante y disposiciones para el permisionario. Las personas físicas o morales dedicadas a la fabricación o armado de grúas de arrastre y/o salvamento sujetos a la presente Norma Oficial Mexicana deberán estar legalmente constituidas y que las marcas de sus equipos deberán estar registradas en el IMPI. Los Organismos de certificación o el fabricante emitirá un certificado de la memoria de cálculo que tendrá una vigencia de 2 años. En el procedimiento de evaluación de la conformidad se identifican las disposiciones para el fabricante y las disposiciones para las Unidades de Inspección. Por ello, se constituirá como el referente normativo obligatorio para la fabricación y diseño de este tipo de vehículos, aspectos que coadyuvarán a la protección e integridad física de las personas y la infraestructura, principalmente en las vías de jurisdicción federal. Como es de observarse, 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.

### Alternativas#2:

Esquemas de autorregulación

### Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#2:

Por otra parte, en el esquema voluntario no se considera como una 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.

### Alternativas#3:

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#3:

La regulación propuesta prevé disposiciones de seguridad relacionados a la construcción de los sistemas de izaje de grúas, entre otros. Así también prevé esquemas de certificación, por lo que no sería aplicable un esquema de autorregulación, cuando ya de por sí se busca una certificación por un tercero de sus esquemas de cálculo de diseño. En efecto, la alternativa de implementar otro tipo de regulación distinto a una Norma Oficial Mexicana como lo son los esquemas de autorregulación, voluntarios o incentivos económicos, pero equiparable a un Reglamento o Ley, fueron analizados; no obstante, se 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.

5. Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada:

La Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2010 vigente no lleva a cabo las disposiciones correctamente con los que deben cumplir los equipos para los vehículos tipo grúa que se establece en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad y no hay claridad en las disposiciones para los fabricantes y permisionarios; por lo tanto, la emisión de la regulación propuesta servirá al gobernado para dar certeza cuando adquiera un vehículo tipo grúa nuevo y usado que éste cumple con las especificaciones técnicas y disposiciones de seguridad que se establecen en la Norma Oficial Mexicana, disminuyendo siniestralidad y secuelas. La actualización de la NOM-053-SCT-2-2010 vigente se considera la mejor opción, pues si bien estos vehículos tipo grúa y sus equipos ya son regulados, los nuevos parámetros de construcción presentados en la nueva medida regulatoria de Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2023, mejorarán el rendimiento en la operación de estos. Por otra parte, la alternativa de implementar otro tipo de regulación distinto a una Norma Oficial Mexicana como lo son los esquemas de autorregulación, voluntarios o incentivos económicos, pero equiparable a un Reglamento o Ley, fueron analizados; no obstante, se 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.

Apartado III.- Impacto de la regulación

6. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

Accion#1:

Crea

Tipo#1:

Obligación

Vigencia#1:

Permanente

Medio de presentación#1:

Presencial

Requisitos#1:

1. Solicitud original en escrito libre para Registro como fabricante de grúas arrastre y/o salvamento. 2. Acta constitutiva en fotocopia simple que demuestre que se está legalmente constituido conforme a las leyes mexicanas y que su objeto social esté relacionado con el servicio que se pretende otorgar. 3. Fotocopia simple del Poder notarial mediante el cual se acredite la personalidad jurídica y las facultades del representante legal que suscriba la solicitud. 4. Título de registro de marca expedido por el IMPI. 5. Registro Federal de Contribuyentes (RFC). 6. Demostrar que cuenta con personal con competencia técnica para las labores encomendadas, lo que se acreditará con constancia de capacitación. 7. Certificados emitidos por los Organismos de Certificación, respecto de sus equipos grúas de arrastre y/o salvamento.

Población a la que impacta#1:

Personas físicas o morales dedicadas a la fabricación o armado de grúas de arrastre y/o salvamento.

Ficta#1:

Negativa

Plazo#1:

90 días

Justificación#1:

Se requiere contar con un Registro de personas físicas y morales dedicadas a la fabricación o armado de grúas, donde además la autoridad podrá realizar visitas de inspección a efecto de verificar el cumplimiento de la Norma. Lo anterior considerando que la Norma ya es aplicable a dichos fabricantes.

Nombre del trámite#1:

Registro de fabricantes o armadores de grúas de arrastre y/o salvamento.

Homoclave#1:

N/A

6.1 Con relación a la respuesta Modifica, debe elegir al menos una opción que se está modificando:

El regulador no proporcionó información

7. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la

propuesta

Obligaciones#1:

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#1:

Se anexa a manera de comparativo la Norma vigente con los cambios que se hicieron a la propuesta de Norma en el Anexo 1

Justificación#1:

Se expone a manera de comparativo las actualizaciones que surgieron derivado de las videoconferencias de los grupos de trabajo.

Obligaciones#2:

Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad

Artículos aplicables#2:

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.

Justificación#2:

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.

Obligaciones#3:

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#3:

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

Justificación#3:

Se propone especificar que la acreditación la realiza una entidad y la aprobación la realiza la Secretaría.

#### Obligaciones#4:

Establecen o modifican estándares técnicos

#### Artículos aplicables#4:

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.

#### Justificación#4:

Se marca en la norma las capacidades de resistencia que corresponda en la fabricación.

#### Obligaciones#5:

Establecen o modifican estándares técnicos

#### Artículos aplicables#5:

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.

#### Justificación#5:

Se ingresan los requisitos necesarios aplicables a los fabricantes de equipos.

#### Obligaciones#6:

Establecen o modifican estándares técnicos

#### Artículos aplicables#6:

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.

#### Justificación#6:

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.

#### Obligaciones#7:

Otras

#### Artículos aplicables#7:

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.”

#### Justificación#7:

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.

8. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos?:

No aplica.

#### 9.1 Costos

Grupo o industria al que le impacta la regulación#1:

El grupo al que impacta la regulación son los constructores o fabricantes de los equipos para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento; así como a los permisionarios federales de los servicios de grúas.

Describa o estime los costos#1:

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.

9. Proporcione la estimación de los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares:

El regulador no proporcionó información

#### 9.2 Beneficios

Grupo o industria al que le impacta la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:

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; así como a los demás usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#1:

Describe o estime los beneficios BENEFICIO CUANTITATIVO: El cálculo de los beneficios se presenta en el Anexo 4 y una breve explicación en el Anexo 5. BENEFICIOS CUALITATIVOS: La propuesta de regulación tiene la finalidad de actualizar las especificaciones técnicas y operativas para la construcción y pruebas en los sistemas de seguridad de los equipos para los vehículos tipo grúa y su operación, previendo las especificaciones necesarias a efecto de que en el desarrollo de las actividades, el beneficio se pueda traducir en vehículos tipo grúa mejor contruidos que garanticen mayores nivel de seguridad: • Se tendrá una mejora en la seguridad de los equipos para vehículos tipo grúa y un beneficio en la disminución en accidentes en las secuelas de los mismos que se llegase a presentar, principalmente por eventuales desprendimientos de los vehículos a acarrear (trasladar) o bien, durante las maniobras de salvamento (rescate) de los vehículos siniestrados. • La regulación incrementará la seguridad de las personas al construir equipos para vehículos tipo grúa en condiciones más seguras. • Mayor claridad en las disposiciones para el fabricante del equipo y las disposiciones para el permisionario. • Adicionalmente, al establecerse la colocación de la placa de especificaciones en el equipo de la grúa, otorgará certeza al operador sobre la capacidad del equipo y del vehículo de la propia grúa. • En el procedimiento de la evaluación de la conformidad se define en dos secciones en forma más clara las observaciones para el fabricante del equipo y las observaciones para el permisionario en una grúa en operación; pruebas que se realizarán en ambientes controlados otorgándoles mayor seguridad en su realización. • Se señala de forma clara el equipamiento mínimo que deberá cumplir el permisionario para sus vehículos tipo grúa; lo que le permitirá realizar las maniobras de salvamento (rescate) o de sujeción de los vehículos de forma más segura. Con este planteamiento se logrará que los vehículos tipo grúa operen en condiciones más seguras, incluyendo su circulación en los caminos y puentes de jurisdicción federal; abonando a la seguridad vial de estos vehículos y demás usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

10. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos:

Se observa que los beneficios con la regulación propuesta serán en sentido de implementar el calendario de verificaciones en periodo de dos meses generando ahorros por evitar las multas y sobrecostos. El costo anual de la regulación asciende a \$4.706 MDP, mientras que el beneficio anual es de \$ 45.945 MDP y la diferencia de los beneficios anuales menos los costos anuales ascienden a \$41.238 MDP. Con ello se demuestra que los beneficios superan sensiblemente a los costos que se han estimado con la implementación de la regulación propuesta.

#### Apartado IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

11. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes no erogará recursos adicionales para verificar el cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana y utilizará al personal que funge como Inspector de vías generales de comunicación. Se llevará un registro de los vehículos verificados, y se llevará un índice en cuanto al cumplimiento de la regulación, de los vehículos en violación respecto al total de vehículos revisados, con la finalidad de identificar la evolución del grado de cumplimiento de la regulación. En esta norma se evaluará por medio de la construcción de indicadores los cuales se realizarán por medio de la estadística que se genere.  $\% \text{ grúas en violación de la normatividad} = \# \text{ de grúas en violación (sin cumplimiento)} / \text{Total de grúas verificadas}$ .

#### Apartado V. Evaluación de la propuesta

13. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación:

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.

#### Apartado VI. Consulta pública

14. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?:

Si

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#1:

Otro

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#1:

La presente Norma Oficial Mexicana 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 CANACAR, principal organización que aglutina a los permisionarios de este servicio, se contó con la participación de su representante del Comité de grúas y de fabricantes de equipos para grúas. Otros miembros (Cámaras y Organizaciones del transporte) del Subcomité igualmente participaron.

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#1:

La presente medida regulatoria se elaboró dentro de un Grupo de Trabajo.

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#2:

Formación de grupo de trabajo/comité técnico para la elaboración conjunta del anteproyecto

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#2:

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

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#2:

Con respecto a las disposiciones del artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, se deroga la obligación de emitir físicamente los informes de resultados expedidos por los laboratorios del numeral 7.9.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-051-SCT2/2011, Especificaciones para la clasificación de las sustancias infecciosas y especificaciones especiales y adicionales para la construcción y ensayo (prueba) de los envases y/o embalajes que transporten sustancias infecciosas de la división 6.2, Categoría A, publicada en el Diario

Oficial de la Federación el 08 de diciembre de 2011. En donde se realizó el costeo de la cantidad de certificados expedidos por los laboratorios que marca dicho numeral obteniendo un ahorro de \$99,840,000. Ver Anexo 6 2x1 NOM 53

15. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas:

La presente Norma Oficial Mexicana fue elaborado por un Grupo de Trabajo integrado por técnicos especializados en la materia, dependiente del Subcomité de Normalización, representantes de la industria y permisionarios. Durante las sesiones se fue discutiendo la conformación de la Norma.

#### Apartado VII. Anexos

Archivo que contiene la regulación:

[20231030182422\\_55983\\_Anexo 1 comparativa NOM-053.docx](#)

[20231030182422\\_55983\\_Anexo 2 Costos Gruas.xlsx](#)

[20231030182422\\_55983\\_Anexo 3 Costos GRUAS.docx](#)

[20231030182422\\_55983\\_Anexo 4 Beneficios GRUAS.xlsx](#)

[20231030182422\\_55983\\_Anexo 5 Beneficios GRUAS.docx](#)

[20231030182422\\_55983\\_FICHA SIMPLIFICA MODIFICADA GRUAS.xlsx](#)

[20231204175914\\_55983\\_Anexo 6 2X1 NOM 53.xlsx](#)

#### Información adicional

Tema:

Seguridad

Resumen:

Asentar las características y especificaciones técnicas y de seguridad del equipamiento para los vehículos tipo grúa para arrastre y/o salvamento

Resumen en Ingles:

Establish the characteristics and technical and safety specifications of the equipment for crane type vehicles for towing and/or rescue.

Palabras Clave:

Regulación, Grúas