



**Transformación
Digital**

Agencia de Transformación Digital
y Telecomunicaciones



CONAMER

COMISIÓN NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA



Coordinación General de
Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. CONAMER/25/1018

ACUSE

 **SICT**
UNIDAD DE ADMINISTRACIÓN
Y FINANZAS

✦ 21 MAR 2025 ✦

RECIBIDO

HORA: 12:31 FOLIO: copia

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto a la Propuesta Regulatoria denominada **"AVISO A TODOS LOS USUARIOS Y PERMISIONARIOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y TRANSPORTE PRIVADO DE CARGA ESPECIALIZADA DE OBJETOS INDIVISIBLES DE GRAN PESO Y/O VOLUMEN Y GRÚAS INDUSTRIALES QUE TRANSITEN POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL, POR EL QUE SE HACE DE SU CONOCIMIENTO LOS HORARIOS DE OPERACIÓN QUE SE APLICARÁN EN EL PERÍODO VACACIONAL COMPRENDIDO DE LAS 00:00 HORAS DEL 11 DE ABRIL DE 2025 A LAS 23:59 HORAS DEL 27 DE ABRIL DE 2025, DE CONFORMIDAD CON EL NUMERAL 5.6 DE LA NOM-040-SCT-2-2012 VIGENTE"**.

Ciudad de México, a 20 de marzo de 2025

Expediente: 10/0004/200325

C. GERARDO CALZADA SIBILLA
TITULAR DE LA UNIDAD DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
P R E S E N T E

Se hace referencia a la Propuesta Regulatoria denominada **"AVISO A TODOS LOS USUARIOS Y PERMISIONARIOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y TRANSPORTE PRIVADO DE CARGA ESPECIALIZADA DE OBJETOS INDIVISIBLES DE GRAN PESO Y/O VOLUMEN Y GRÚAS INDUSTRIALES QUE TRANSITEN POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL, POR EL QUE SE HACE DE SU CONOCIMIENTO LOS HORARIOS DE OPERACIÓN QUE SE APLICARÁN EN EL PERÍODO VACACIONAL COMPRENDIDO DE LAS 00:00 HORAS DEL 11 DE ABRIL DE 2025 A LAS 23:59 HORAS DEL 27 DE ABRIL DE 2025, DE CONFORMIDAD CON EL NUMERAL 5.6 DE LA NOM-040-SCT-2-2012 VIGENTE"**, así como a su respectivo AIR de actualizaciones periódicas, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), órgano administrativo desconcentrado de la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones (ATDT), el día 20 de marzo de 2025, a través del portal informático de esta Comisión ¹.

Con fundamento en el artículo 78, fracción II, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*² (LGMR) se observa que la Propuesta Regulatoria corresponde a un acto administrativo de carácter general, que por su propia naturaleza, debe emitirse de manera periódica, en virtud de es la forma más expedita de dar cumplimiento al numeral 5.6 de la *"Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-2012, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su*

¹ Según lo establecido en el artículo 24 del Reglamento Interior de la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones, Publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 24 de enero de 2025.

² Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.



2025
Año de
La Mujer
Indígena



**Coordinación General de
Manifestaciones de Impacto Regulatorio**

Oficio No. CONAMER/25/1018

*tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal*³, establece que los horarios de circulación que se señalan en el punto 5.5 podrán ser ampliados a solicitud del transportista o del usuario, siempre y cuando demuestre por escrito que se trata de una causa de fuerza mayor, tales como: contingencias ambientales (sismos, deslaves, ciclones, derrumbes, entre otras) o situaciones fortuitas".

En ese contexto, la Propuesta Regulatoria y su AIR quedan sujetas al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero, Capítulo III, de la LGMR, por lo que, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, y 75 de dicho ordenamiento, este órgano administrativo desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Solicitud de reducción de plazos de consulta pública.

La SICT, de conformidad con el artículo 73, tercer párrafo de la LGMR, que prevé que *"Los Sujetos Obligados podrán solicitar a la Autoridad de Mejora Regulatoria correspondiente la aplicación de plazos mínimos de consulta pública menores a los previstos en esta Ley, conforme a los lineamientos que para tal efecto emitan"*, solicitó plazos de consulta menores a los establecidos. En el documento anexo denominado *"20250320110003_58390_Oficio reducción de plazos.pdf"*, se expusieron los siguientes argumentos dentro de los cuales se destacan:

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

- *Prevenir que los usuarios de las carreteras y puentes de jurisdicción federal que transitan eventualmente no sufran algún accidente al encontrarse una configuración vehicular con carga especializada o grúa industrial de grandes dimensiones, invadiendo la carretera, ya sea en dos o más carriles y en algunos casos hasta en el carril de contra flujo, por el exceso de dimensiones que tienen.*
- *Disminuir los encolamientos que incrementan el riesgo de percances (accidentes), al pretender realizar los demás usuarios maniobras de rebase, especialmente en aquellas carreteras de dos carriles con circulación en sentido contrario, que muchas veces son las que conducen a los destinos turísticos y lugares de esparcimiento para vacacionistas.*
- *Aminorar los consumos de combustible ocasionados por la congestión que pudieran generar estos tipos de transportes y configuraciones.*
- *Reducir las emisiones contaminantes y sus efectos en la salud.*

[...]

Por todo lo expuesto, se solicita a esa H. Comisión la reducción de plazos de consulta pública a 5 días, 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".

Con base en los argumentos expuestos, esta Comisión toma nota de la solicitud de la SICT y coincide en la necesidad urgente de intervención gubernamental federal, a fin evitar un incremento de accidentes durante el periodo vacacional y, específicamente durante los días de restricción de circulación de vehículos especializados para carga de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen. Por lo tanto, de acuerdo con lo planteado por la SICT, el objetivo de solicitar plazos mínimos garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad

³ Publicada en el DOF el 20 de marzo de 2013.





vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, reconocido por el artículo 4° de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*⁴ (CPEUM).

II. Consideraciones Generales.

Con la finalidad de brindar el contexto que derivó en el tema de la Propuesta Regulatoria la SICT argumentó la importancia de su emisión con diversos razonamientos en los considerandos de la misma, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran, por lo que, a partir de tales planteamientos, se considera adecuada la emisión de la Regulación propuesta, ya que a través de la implementación de ésta medida regulatoria se limitará la circulación de las grúas industriales y los equipos especiales para el transporte de maquinaria u objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, a fin de fomentar la seguridad de los vacacionistas que en dicho período circulan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

III. Objetivos regulatorios y problemática.

Con información de la SICT, se identifica que el objetivo de la Propuesta Regulatoria consiste en:

"Difundir los horarios de operación de conformidad con el numeral 5.6 de la Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-2012 vigente, que se aplicarán en el período vacacional comprendido de las 00:00 horas del 11 de abril de 2025 a las 23:59 horas del 27 de abril 2025, para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal, donde se señala en su numeral 5.6 que los horarios de operación, durante los periodos vacacionales será de conformidad a las disposiciones que determine la Secretaría.⁵ (sic)

De igual manera, en el numeral 2 del formulario correspondiente, esa Secretaría expuso el contexto del cual deriva la emisión del tema objeto de la Propuesta Regulatoria, a saber:

"Que es necesario implementar medidas de seguridad vial reduciendo las operaciones de las combinaciones vehiculares especiales que transportan objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, así como de las grúas industriales con exceso de peso y dimensiones, que circulan por los caminos y puentes de jurisdicción federal, a fin de mejorar las condiciones de tránsito de los usuarios de las carreteras y con esto coadyuvar en la prevención de accidentes viales que pudieran provocarse. Cabe señalar que en el caso de este tipo de transporte la circulación se realiza a bajas velocidades provocándose remansos en el flujo vehicular y en carreteras de dos carriles, generando encolamientos detrás de estos vehículos, incrementando la probabilidad de accidentes al pretender realizar los demás usuarios maniobras de rebase. Lo anterior se agudiza debido a que se espera un importante incremento en el flujo vehicular debido al periodo vacacional."(sic)

Con base en la información aportada por esa Secretaría, se considera que se atiende el numeral en comento, toda vez que aporta datos e información que permiten reconocer el contexto del tema objeto de la Propuesta

⁴ Publicada en el DOF el 5 de febrero de 1917.

⁵ Del formulario de AIR de la Propuesta Regulatoria, "Apartado I. Definición del problema y objetivos generales de la regulación."



Transformación Digital

Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones



Coordinación General de
Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. CONAMER/25/1018

Regulatoria, concluyendo en que se hace necesaria su emisión a fin de garantizar la seguridad de los vacacionistas y tránsito en general en el periodo vacacional previsto.

IV. Alternativas a la regulación.

Con la finalidad de responder el numeral 4 del formulario del AIR, la SICT analizó otras alternativas diferentes a la emisión de la Propuesta Regulatoria, de la siguiente manera:

"Otras:

La emisión de un oficio firmado por la Dirección General de Autotransporte Federal, dirigido a todos los usuarios y permisionarios del servicio de autotransporte federal y transporte privado de carga, que transiten por caminos y puentes de jurisdicción federal, en combinaciones vehiculares especiales que transportan objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, así como de las grúas industriales con exceso de peso y dimensiones, donde se hace de conocimiento los horarios de circulación que se aplicarán en el periodo vacacional comprendido de las 00:00 horas del 11 de abril de 2025 a las 23:59 horas del 27 de abril de 2025. Su difusión estaría en función de que las distintas Cámaras y Asociaciones de transportistas lo circulen con sus agremiados, habiendo una incertidumbre en la difusión y conocimiento del mismo dentro del Subsector Autotransporte, ya que no es un medio de difusión oficial. Asimismo, no se da cumplimiento al artículo 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; no teniéndose entonces un sustento legal para su cumplimiento, lo que limita la intervención de la autoridad en acciones de inspección, vigilancia y su facultad para infraccionar el incumplimiento de las disposiciones establecidas. Por otro lado, se estima que los costos que provocaría a los transportistas las medidas de restricción a la circulación planteadas en la regulación propuesta, serían menores a los costos que se generarían a los usuarios (vacacionistas), por efectos de congestión vial, al presentarse vehículos circulando a baja velocidad, además de eventuales accidentes por las maniobras de rebase de estos vehículos, especialmente cuando se tengan caminos de doble circulación y que son los que conducen a las diversas zonas turísticas del país. Igualmente habría mayores consumos de combustible por la congestión vehicular, incremento en emisiones contaminantes y sus efectos en la salud y medio ambiente. Asimismo, el impacto de la regulación se ve disminuida considerando que durante la temporada vacacional que nos ocupa, también se ven reducidas las actividades en la industria de la construcción, principal usuario de las transportaciones reguladas con esta restricción de circulación (objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, así como de las grúas industriales con exceso de peso y dimensiones)."

Respecto a que la emisión de la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para atender la problemática señalada, la SICT destacó que el Aviso es la forma más expedita de dar cumplimiento al ordenamiento del numeral 5.6 de la Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-2012, además de ser una regulación transitoria que sólo estará vigente durante el periodo de 17 días naturales que se señalan en el mismo.

En virtud de lo anterior, se considera que la SICT da respuesta a la sección del formulario en comento, estableciendo claramente la necesidad de la implementación de la Propuesta Regulatoria, de conformidad con el procedimiento de mejora regulatoria.

V. Impacto de la regulación.

Respecto de la estimación económica por el impacto económico que implica la actualización de la Propuesta Regulatoria, la SICT señaló en el numeral 7 del formulario de AIR, lo siguiente en los apartados correspondientes:



2025
Año de
La Mujer
Indígena



**Coordinación General de
Manifestaciones de Impacto Regulatorio**

Oficio No. CONAMER/25/1018

Grupo (s) al que le impacta y/o benéfica la regulación:

- 1) Transporte especializado de carga voluminosa de gran peso y/o volumen y grúas industriales.
- 2) Los demás usuarios de las carreteras federales, que para el periodo de la restricción, se trata de vacacionistas (paseantes), que se dirigen especialmente a destinos turísticos.

Costos^{#1}: La restricción de circulación exclusivamente aplica a los vehículos permitidos en carga especializada como voluminosos, esto es, para carga especializada de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, que oscila en 23,282 unidades registradas; donde comprende hasta 15,900 semirremolques tipo cama baja o cuello de ganso y además a 646 grúas industriales registradas. Esto de conformidad con la Estadística Básica del Autotransporte Federal a diciembre de 2024. El Sector señala, en su experiencia, que si no tuviera la restricción, sólo un reducido porcentaje del equipo realizaría un movimiento (transportación) durante el periodo de restricción, y en promedio ascendería a un ingreso de \$30,000.00 por movimiento. Esto derivado a la disminución significativa que presenta la industria de la construcción durante el periodo vacacional y que es el principal usuario de este equipo especializado. No se cuenta con antecedentes de quejas o reclamos por parte del Subsector Autotransporte sobre pérdidas económicas por estas restricciones que se han venido implementando en periodos vacacionales invernales y de Semana Santa, desde hace más de 21 años, mediante oficio firmado por la Dirección General de Autotransporte Federal o bien, por las publicaciones en el DOF en los últimos años.

Costos^{#2}: El costo por sufrir un accidente al chocar con una configuración vehicular con carga especializada o grúa industrial de grandes dimensiones, invadiendo la carretera, ya sea en dos o más carriles y en algunos casos hasta el carril de contra flujo, por las dimensiones extraordinarias que tienen.

Beneficios^{#1}: Se considera que la industria señalada, obtendría beneficios no cuantificables, por contar con un instrumento normativo publicado en el Diario Oficial de la Federación, para programar con anticipación sus operaciones en el periodo de abril 2025 y no recibir penalizaciones de parte de sus clientes por no entregar la carga en la fecha pactada.

Beneficios^{#2}: Se estima que durante el periodo vacacional, y especialmente durante los días de restricción de circulación de vehículos especializados para carga de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, se tendrá como cada año, un incremento de vacacionistas (paseantes) hacia destinos turísticos. Estos vehículos especializados generalmente presentan un ancho superior a los vehículos de carga convencionales, además de circular a muy baja velocidad. El incremento en el flujo vehicular por los vacacionistas, aunado a la presencia de vehículos de muy baja velocidad (vehículos especializados), generará congestión en las carreteras. Esta congestión (encolamientos) incrementa el riesgo de percances (accidentes), al pretender realizar los demás usuarios maniobras de rebase, especialmente en aquellas carreteras de dos carriles con circulación en sentido contrario, que muchas veces son las que conducen a los destinos turísticos y lugares de esparcimiento para vacacionistas. Con la aplicación de la restricción, se evitará un incremento de accidentes durante el periodo de la misma. Por ejemplo, se tiene información de que en 2024, durante los días de restricciones de circulación, del 22 de marzo 2024 al 7 de abril de 2024, se presentaron 665 accidentes con los siguientes saldos: 341 lesionados y 95 muertos, y con la restricción propuesta se ayudará a evitar que estos índices de accidentes se incrementen. Adicional a lo anterior, la Guardia Nacional reporta los siguientes datos: durante el periodo de enero a diciembre de 2024; acerca de incidentes ocurridos en la red carretera federal vigilada por el organismo (de alrededor de 50,000 km de longitud): 14,061 accidentes, 6,770 lesionados; 1,798 muertos, y daños materiales por 10,924,370 miles de pesos; el costo total de los accidentes registrados es de 3,402.63 millones de dólares; y los costos unitarios promedio por lesionado y muerto de 1,649.89 y 1,752.73 millones de dólares americanos, respectivamente. Igualmente, los beneficios no cuantificables por evitar la congestión producida por la presencia de vehículos que circulan excediendo los límites de las dimensiones de las carreteras trasladando cargas y objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, así como





Transformación Digital

Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. CONAMER/25/1018

*de sus grúas industriales, genera ahorros en consumo de combustible, emisiones contaminantes y sus costos a los daños a la salud asociados, así como ahorros en horas/hombre, producto de dicha congestión vehicular.*⁶ (sic)

A partir de la información señalada en el numeral 7 del "Apartado III.- Impacto de la regulación" se observa que la SICT identificó adecuadamente al transporte especializado de carga y al resto de los usuarios de las carreteras federales como grupos impactados o beneficiados por la regulación. Por otra parte, se observa que los beneficios aportados por la Propuesta Regulatoria podrían generar mayores beneficios que costos de cumplimiento para los particulares, garantizando la seguridad vial en las carreteras federales al grueso de la población.

VI. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Con relación al numeral del formulario de AIR, en el que se solicita que el Sujeto Obligado de la LGMR indique el periodo de vigencia de la Propuesta Regulatoria, la SICT señaló que su vigencia iniciará a partir del 11 de abril y sólo estará vigente durante un periodo de 17 días naturales.

Adicionalmente, sobre los esquemas de verificación y vigilancia, así como las sanciones que asegurarán el cumplimiento de la regulación, en el ya mencionado formulario, esa Secretaría señaló lo siguiente:

"La vigilancia de los horarios que se establecen en el Aviso se realizará a través de los oficiales de la Guardia Nacional, encargada de vigilar la operación del autotransporte en la carreteras federales; así como con los servidores públicos comisionados de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en los operativos de supervisión de peso y dimensiones de los vehículos, programados para la temporada de vacaciones de semana santa del año 2025, en centros fijos de control de peso y dimensiones ubicados en las carreteras federales." (sic)

Por lo anterior, la CONAMER reconoce que fue descrita la forma en que se vigilará el cumplimiento y aplicación de la Propuesta Regulatoria.

VII. Evaluación de la Propuesta.

Para responder el numeral 10 del formulario de AIR que, requiere que se describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, la SICT planteó lo siguiente:

*"La evaluación del objetivo será cuantificar el número de accidentes que ocurran donde estén implicados vehículos de carga con movimiento de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen o de grúas industriales, sujetos a los horarios de circulación de este AVISO, y durante el periodo planteado; así como el número de sanciones generadas con motivo de su circulación, emitidas por la Guardia Nacional o servidores públicos comisionados de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, igualmente en este periodo."*⁸ (sic)

⁶ Del formulario de AIR de la Propuesta Regulatoria, sección "Formulario", en el "Apartado III.- Impacto de la regulación.", numeral 7.

⁷ Del formulario de AIR de la Propuesta Regulatoria, sección "Formulario", en el "Apartado IV.- Cumplimiento y aplicación de la propuesta", 9.

⁸ Del formulario de AIR de la Propuesta Regulatoria, sección "Formulario", en el "Apartado V. Evaluación de la propuesta".



2025
Año de
La Mujer
Indígena



**Coordinación General de
Manifestaciones de Impacto Regulatorio**

Oficio No. CONAMER/25/1018

Bajo tales consideraciones, se observa que la SICT describió la forma en que se evaluará la Propuesta Regulatoria, dicha evaluación se realizará estadísticamente en términos del número de participantes y el porcentaje de aquellos que obtengan reconocimiento.

VIII. Consulta Pública.

Cabe señalar que, desde el día en que se recibió el anteproyecto se hizo público a través del portal electrónico de esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 73 de la LGMR, por lo cual se hace del conocimiento de la SICT, que a la fecha no se han recibido comentarios de particulares, tal como se puede constatar en el siguiente enlace electrónico:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/30543>

Con base en lo anterior, la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.

Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la CPEUM, así como a los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en el 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.

Se comunica el presente oficio con fundamento en los preceptos jurídicos previamente mencionados, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en los artículos 9, fracción XI, 15 del Título Tercero "De la Suplencia" del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*⁹; así como lo establecido en el artículo Primero, fracción IV, del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

ATENTAMENTE

C. Jesús Bernardo De Luna Ruíz
Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

⁹ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004 y modificado por última vez el 9 de enero de 2015.