



22 NOV 2024

RECIBIDO

HORA: 11:31 FOLIO: 001/01

**ACUSE**

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de 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 12 DE DICIEMBRE DE 2024, A LAS 23:59 HORAS DEL 8 DE ENERO DE 2025, DE CONFORMIDAD CON EL NUMERAL 5.6 DE LA NOM-040-SCT-2-2012 VIGENTE".

Expediente: 10/0046/151124.

Ciudad de México, a 20 de noviembre de 2024.

MAPP. GERARDO CALZADA SIBILLA  
Titular de la Unidad de Administración y Finanzas  
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes  
Presente

Me refiero 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 12 DE DICIEMBRE DE 2024, A LAS 23:59 HORAS DEL 8 DE ENERO DE 2025, DE CONFORMIDAD CON EL NUMERAL 5.6 DE LA NOM-040-SCT-2-2012 VIGENTE", así como a su formulario del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Actualización Periódica, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria el día 15 de noviembre de 2024, a través del portal de este órgano administrativo desconcentrado<sup>1</sup>.

Sobre el particular, se le comunica que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario del AIR correspondiente, así como de la propia Propuesta Regulatoria, se considera procedente la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*<sup>2</sup> (LGMR), en virtud de que la misma corresponde a un acto administrativo de carácter general que, por su propia naturaleza, debe emitirse de manera periódica. En específico, se trata de una actualización que tiene por objeto establecer, durante el periodo vacacional del 12 de diciembre de 2024 al 8 de enero de 2025 (periodo vacacional de invierno 2024-2025) los horarios de operación de las grúas industriales y los vehículos especiales para el transporte de maquinaria u objetos indivisibles, de acuerdo con lo dispuesto en el 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 tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal*<sup>3</sup> (NOM-040-SCT-2-2012).

En ese orden de ideas, la Propuesta Regulatoria y su formulario del AIR se sujetan 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, 71, primer párrafo, 73, 75, 76 y 78, fracción II, de la LGMR, se tiene a bien emitir el siguiente:

<sup>1</sup> Disponible en la liga: <http://cofemersimr.gob.mx/>

<sup>2</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.

<sup>3</sup> Publicada en el DOF el 20 de marzo de 2013.



## DICTAMEN FINAL

### I. Solicitud de reducción de plazos de consulta pública.

La SICT, mediante el documento anexo al formulario del AIR denominado 20241115131555\_57889\_oficio de reducción de plazos.pdf solicitó a esta Comisión que se apliquen plazos de consulta pública menores a los establecidos, de conformidad con el artículo 73, tercer párrafo, de la LGMR, exponiendo los siguientes argumentos:

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

*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.*

*Adicional, se expone a continuación los principales beneficios que tiene la implementación de la regulación 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 periodo vacacional comprendido de las 00:00 horas del 12 de diciembre de 2024 a las 23:59 horas del 8 de enero de 2025, de conformidad con el numeral 5.6 de la NOM-040-SCT-2-2012 vigente.*

*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." (sic)*

Con base en los argumentos expuestos, se toma nota de la solicitud de la SICT respecto de la reducción de plazos de consulta pública y coincide en la importancia y la necesidad de agilizar la implementación de la Propuesta Regulatoria. Resulta evidente que existen riesgos significativos para la seguridad vial y el flujo del tránsito durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025, y es imperativo actuar de manera rápida y eficiente para prevenir accidentes y reducir los impactos negativos asociados con la congestión vehicular.

En virtud de lo anterior, se consiente la reducción de plazos de consulta pública respecto de la Propuesta Regulatoria en análisis.

### II. Consideraciones generales.

El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024<sup>4</sup> establece como una prioridad garantizar la seguridad vial, fomentar la movilidad eficiente y proteger a los usuarios de las carreteras y puentes de jurisdicción federal. En este sentido, la gestión adecuada del transporte de carga especializada es fundamental para promover un equilibrio entre el desarrollo económico, la conectividad y

<sup>4</sup> Publicado en el DOF el 12 de julio de 2019.



la seguridad de los usuarios, especialmente durante los periodos de mayor afluencia vehicular, como las temporadas vacacionales.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, el Estado tiene la rectoría del desarrollo nacional y debe garantizar el bienestar de la población mediante la regulación de las actividades que impacten la infraestructura estratégica del país. En este contexto, las carreteras federales y los puentes de jurisdicción federal son fundamentales para el desarrollo económico, turístico y social de México. Por ello, la implementación de medidas regulatorias que limiten o condicionen el tránsito de vehículos de carga especializada durante los periodos vacacionales se enmarca dentro de los objetivos legítimos de seguridad vial y bienestar público.

La presente Propuesta Regulatoria surge ante la necesidad de regular la circulación de grúas industriales y vehículos especializados que transportan objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025, con el propósito de minimizar riesgos en las carreteras y puentes federales. La circulación de estos vehículos, que suelen operar a velocidades reducidas y con dimensiones que exceden los estándares convencionales, representa un desafío para la movilidad eficiente y la seguridad vial, particularmente en rutas turísticas con alta afluencia de vehículos particulares.

Adicionalmente, la Propuesta Regulatoria considera los impactos ambientales y económicos asociados a la congestión vehicular generada por estos equipos especializados. Al limitar su tránsito en días específicos de alta demanda, se espera reducir el consumo de combustible, las emisiones contaminantes y los tiempos de traslado para los vacacionistas. Estas medidas también buscan prevenir accidentes ocasionados por maniobras riesgosas como el rebase en carreteras de dos carriles con sentido contrario.

La Propuesta Regulatoria se fundamenta en el numeral 5.6 de la NOM-040-SCT-2-2012, que establece que los horarios de operación de vehículos de carga especializada durante los periodos vacacionales deben ser definidos por la SICT, en función de las condiciones de afluencia vehicular y la seguridad pública.

En resumen, la Propuesta Regulatoria responde a la necesidad de garantizar un tránsito seguro y eficiente en los caminos y puentes de jurisdicción federal durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025. Su objetivo es proteger la integridad de los usuarios, minimizar riesgos viales y optimizar el uso de la infraestructura carretera, en beneficio de la sociedad y de los sectores económicos clave del país. Con estas medidas, se asegura una gestión más eficaz de la movilidad y se refuerza el compromiso del Estado con la seguridad y el desarrollo sostenible de México.

### III. Definición del problema y objetivos generales de la Propuesta Regulatoria.

La presente Propuesta Regulatoria surge de la necesidad de implementar medidas preventivas para garantizar la seguridad vial y mejorar la movilidad en las carreteras y puentes de jurisdicción federal durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025. Este periodo se caracteriza por un incremento significativo en el flujo vehicular, principalmente por la presencia de vacacionistas que se desplazan hacia destinos turísticos, lo que plantea desafíos específicos para la operación segura y eficiente de las vías de comunicación.

Actualmente, la circulación de grúas industriales y combinaciones vehiculares especializadas que transportan objetos indivisibles de gran peso y/o volumen genera importantes problemas operativos y de seguridad. Dichos vehículos, debido a su tamaño y velocidad reducida, ocasionan congestionamientos y aumentan el riesgo de accidentes, especialmente en carreteras de dos carriles con sentido opuesto. Esto se debe a que los usuarios de las vías se ven obligados a realizar maniobras de rebase riesgosas, lo cual puede derivar en percances viales con consecuencias graves para la seguridad de los conductores y pasajeros.

A pesar de que la NOM-040-SCT-2-2012 establece la necesidad de regular los horarios de operación de este tipo de transporte durante los periodos vacacionales, la falta de horarios específicos dificulta la aplicación efectiva de dichas disposiciones. Esto subraya la necesidad de una regulación más detallada y específica que permita atender los retos de movilidad y seguridad que se presentan en este contexto.

Los objetivos generales de la Propuesta Regulatoria son:

- Difundir y establecer horarios claros de operación para grúas industriales y combinaciones vehiculares especializadas durante el periodo vacacional, de conformidad con el numeral 5.6 de la NOM-040-SCT-2-2012, garantizando que dichos horarios respondan a las condiciones de tránsito y a la seguridad de los usuarios.
- Reducir el riesgo de accidentes viales asociados al tránsito de estos vehículos durante los días de mayor afluencia vehicular, evitando congestionamientos y promoviendo condiciones más seguras para los vacacionistas.



- Optimizar el flujo vehicular en las carreteras y puentes de jurisdicción federal, priorizando la movilidad de los usuarios particulares en las fechas más críticas del periodo vacacional.
- Disminuir los impactos negativos en términos de tiempo, consumo de combustible y emisiones contaminantes ocasionados por la presencia de vehículos de carga especializada en condiciones inadecuadas.

Los objetivos específicos de la Propuesta Regulatoria incluyen:

- Establecer horarios de circulación diferenciados y restricciones específicas para las grúas industriales y combinaciones vehiculares especializadas, permitiendo su tránsito únicamente en momentos y bajo condiciones que minimicen su impacto en la movilidad general.
- Prevenir accidentes relacionados con las maniobras de rebase en carreteras de dos carriles, reduciendo el riesgo de colisiones y promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios.
- Facilitar la implementación de las disposiciones normativas vigentes, proporcionando lineamientos claros y precisos que permitan su correcta aplicación por parte de los transportistas y de las autoridades competentes.

En síntesis, la Propuesta Regulatoria busca abordar de manera integral los retos asociados al tránsito de vehículos de carga especializada durante el periodo vacacional, garantizando la seguridad y eficiencia en la operación de las carreteras federales. A través de la regulación específica de horarios y condiciones de circulación, se espera contribuir al bienestar de los usuarios, proteger la integridad de las vías de comunicación y fomentar una movilidad más segura y sostenible en México. Por ello, se considera justificada la emisión de esta Propuesta Regulatoria en el contexto de la problemática planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar.

#### IV. Alternativas a la emisión de la Propuesta Regulatoria.

Con la finalidad de responder al numeral 4 del formulario del AIR, la SICT identificó una alternativa a la emisión de la Propuesta Regulatoria, a saber:

*"Alternativas#1\*: Otras*

*Descripción de las alternativas y estimación de costos y beneficios#1\*: 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 12 de diciembre de 2024, a las 23:59 horas del 8 de enero 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]."* [sic]

Derivado de lo anterior, la SICT expresó que la emisión de la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para atender la situación que da origen a la misma, en virtud de 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, 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 vigente, donde se señala que los horarios de operación, durante los periodos vacacionales serán de conformidad con las disposiciones que determine la Secretaría. Además de ser una regulación transitoria que sólo estará vigente durante el periodo de 28 días naturales que se señalan en el AVISO." [sic]*

La alternativa a la emisión de la Propuesta Regulatoria identificada por la SICT consiste en emitir un oficio firmado por la Dirección General de Autotransporte Federal, dirigido a los usuarios y permisionarios del servicio de autotransporte federal y transporte privado de carga. En dicho oficio, se difundirían los horarios de circulación aplicables durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025. La difusión del oficio estaría supeditada a que las distintas Cámaras y Asociaciones de transportistas lo circularan entre sus agremiados.

**Costos y beneficios de esta alternativa:**

• **Costos:**

- La naturaleza no oficial del oficio generaría incertidumbre en cuanto a su alcance, lo que limitaría su eficacia. Esto dificultaría que la medida regulatoria tuviera un impacto real en la seguridad vial y la movilidad durante el periodo vacacional.
- Al no cumplir con el artículo 4 de la *Ley Federal de Procedimiento Administrativo*<sup>5</sup>, ni con el artículo 5 de la LGMR, no habría un sustento legal para la aplicación de las medidas ni para la imposición de sanciones por su incumplimiento.
- Se mantendría un alto riesgo de accidentes debido a la circulación de combinaciones vehiculares de gran peso y/o volumen, provocando maniobras riesgosas en carreteras de dos carriles y un incremento en los costos derivados de congestionamientos, consumo de combustible y emisiones contaminantes.

• **Beneficios:**

- La emisión del oficio sería más expedita y económica que la publicación de un Aviso oficial en términos legales.
- Podría generar un conocimiento parcial de los horarios de circulación propuestos entre los transportistas que reciban la información a través de Cámaras y Asociaciones.

Sin embargo, esta alternativa presenta deficiencias significativas, como la falta de obligatoriedad para los transportistas y la ausencia de un marco jurídico claro que permita a las autoridades inspeccionar y sancionar el incumplimiento. Además, su implementación dependería de terceros (Cámaras y Asociaciones), lo que podría resultar en una difusión desigual y limitada.

Por lo anterior, la Propuesta Regulatoria, es la mejor alternativa para atender la problemática, debido a que:

- La Propuesta Regulatoria se apega al numeral 5.6 de la NOM-040-SCT-2-2012, proporcionando un sustento jurídico claro y obligatorio para las medidas propuestas.
- La publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF asegurará que su alcance a todos los usuarios y permisionarios, evitando incertidumbres asociadas a la alternativa planteada.
- Al ser una Regulación, las autoridades tendrán la facultad de realizar acciones de supervisión, aplicar sanciones y garantizar el cumplimiento de las disposiciones.
- La Propuesta Regulatoria minimizará los accidentes, encolamientos y costos sociales asociados a la circulación de vehículos de carga especializada durante los días de mayor afluencia vehicular.

En conclusión, la SICT determinó que la emisión del Aviso es la opción más adecuada y efectiva, ya que ofrece una solución integral y jurídicamente válida para garantizar la seguridad y eficiencia en la operación de las carreteras y puentes federales durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025. La alternativa identificada como "Otras" resulta insuficiente para atender la problemática de manera adecuada y podría incluso agravar los riesgos existentes. Por ello, se considera justificada la emisión de la Propuesta Regulatoria en los términos planteados.

<sup>5</sup> Publicada en el DOF el 4 de agosto de 1994 y modificada por última vez el 18 de mayo de 2018.



V. Impacto de la Propuesta Regulatoria.

A. Acciones regulatorias.

Con relación al análisis de las acciones regulatorias, se observa que la Propuesta Regulatoria contiene dos preceptos que implican acciones regulatorias que deberán observar los particulares, mismas que tienen por objeto prevenir que los usuarios de las carreteras y puentes de jurisdicción federal pudieran sufrir un accidente con un vehículo de carga especializada o grúa industrial de grandes dimensiones, mismas que se describen en la siguiente tabla:

Acciones regulatorias			
Artículo	Población o industria potencialmente afectada	Origen y área geográfica del riesgo	Justificación de la medida regulatoria en la Propuesta Regulatoria
PRIMERO	Usuarios y permisionarios del servicio de autotransporte federal y transporte privado de carga especializada de gran peso y/o volumen y grúas industriales.	Carreteras y puentes de jurisdicción federal	La medida regulatoria se justifica en la necesidad de regular el tránsito de grúas industriales y equipos especiales para el transporte de maquinaria u objetos de gran peso y/o volumen durante el período vacacional, con el objetivo de mejorar la seguridad vial y prevenir accidentes en las carreteras federales, especialmente debido a la posible congestión vehicular durante el período vacacional de invierno 2024-2025.
SEGUNDO	Usuarios y permisionarios del servicio de autotransporte federal y transporte privado de carga especializada de gran peso y/o volumen y grúas industriales.	Carreteras y puentes de jurisdicción federal	La medida regulatoria se justifica en la suspensión total del tránsito de los vehículos mencionados durante ciertos días del período vacacional, con el fin de garantizar la seguridad vial y prevenir posibles accidentes en las carreteras federales, considerando el aumento del flujo vehicular durante el período vacacional de invierno 2024-2025.

Tabla 1. Elaboración propia a partir del análisis del contenido de la Propuesta Regulatoria.

De acuerdo con el calendario de restricciones incluido como anexo por la SICT en el documento 20241115131540\_57889\_Calendario de restricciones diciembre 2024.pdf, los días de "circulación restringida" están sujetos a las clasificaciones (I) y (II), basadas en los numerales 5.5.1, 5.5.2, 5.5.1.1 y 5.5.2.1 de la NOM-040-SCT-2-2012. El calendario de restricciones establece dos tipos principales de medidas:

- Restricciones parciales de circulación:** Aplica a vehículos clasificados bajo las categorías (I) y (II) según los numerales 5.5.1, 5.5.2, 5.5.1.1 y 5.5.2.1 de la NOM-040-SCT-2-2012. Estas restricciones permiten circulación en horarios específicos y bajo condiciones controladas.
  - o Clasificación (I): a) En caminos ET4, A4, B4, de las 00:00 a las 23:59 horas. b) En caminos ET2, A2, B2, C o D, con luz diurna [6:00 a 18:30 horas] y horario nocturno [00:00 a 6:00 horas y 18:30 a 23:59 horas], condicionado a contar con dos carros piloto.
  - o Clasificación (II): Circulación restringida entre las 6:00 y las 14:00 horas.
- Suspensión total de circulación:** Prohíbe completamente el tránsito de vehículos especializados durante días específicos de alta afluencia vehicular, señalados como críticos en el calendario.

Días con restricciones específicas:

Diciembre 2024:

- Suspensión total: 12, 15, 19, 22, 24, 25, 29, 31.
- Circulación restringida, según clasificación:
  - o Clasificación (I): 13, 16, 17, 18, 20, 23, 26, 27, 30.
  - o Clasificación (II): 14, 21, 28.

Enero 2025:

- Suspensión total: 1, 5, 8.
- Circulación restringida, según clasificación:



o Clasificación (I): 2, 3, 6, 7.

o Clasificación (II): 4.

Estas medidas regulatorias se fundamentan en la necesidad de:

- **Prevenir accidentes viales:** Al limitar el tránsito de vehículos de grandes dimensiones en días y horarios críticos, se reduce el riesgo de maniobras peligrosas de rebase y colisiones.
- **Mitigar la congestión vehicular:** Evitar la circulación de vehículos lentos durante picos de afluencia vehicular mejora el flujo en carreteras, beneficiando a vacacionistas y familias que viajan a destinos turísticos.
- **Proteger la salud y el medio ambiente:** Reducir congestionamientos también disminuye el consumo de combustible y las emisiones contaminantes.

La Propuesta Regulatoria incluye acciones regulatorias específicas y bien definidas, justificadas por el aumento de flujo vehicular durante el periodo vacacional y la necesidad de garantizar la seguridad vial. El calendario detallado asegura que las restricciones sean aplicadas de manera efectiva, minimizando el impacto en la industria del transporte especializado mientras se prioriza la protección de los usuarios de las carreteras federales. Con base en lo anterior, se considera atendido el presente apartado.

**B. Disposiciones en materia de salud humana, riesgo financiero, animal o vegetal, seguridad, trabajo, medio ambiente o protección a los consumidores.**

La Propuesta Regulatoria incluye disposiciones relacionadas con la salud humana y la seguridad vial, con el propósito de mitigar los riesgos asociados a la circulación de configuraciones vehiculares especializadas de gran peso y/o volumen, así como grúas industriales, en carreteras y puentes de jurisdicción federal durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025.

La Propuesta Regulatoria impactará directamente a los siguientes sectores:

- **Usuarios de las carreteras y puentes federales:** Principalmente vacacionistas que transitan en rutas hacia destinos turísticos durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025.
- **Permisarios del servicio de autotransporte federal y transporte privado:** Empresas que operan combinaciones vehiculares especializadas y grúas industriales destinadas al transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen.

El área geográfica del riesgo incluye las carreteras y puentes de jurisdicción federal, donde estos vehículos transitan regularmente. Los principales riesgos se derivan del impacto que las configuraciones vehiculares de gran tamaño tienen sobre la movilidad y seguridad vial, particularmente en vías de doble circulación con dos carriles, donde el rebase y las maniobras son factores críticos para la seguridad.

La Propuesta Regulatoria establece restricciones a la circulación de configuraciones vehiculares de gran peso y/o volumen y grúas industriales en días específicos del periodo vacacional de fin de año. Estas medidas buscan:

1. **Prevenir accidentes:** Al limitar la circulación de estos vehículos en días y horarios de alta afluencia vehicular, se evita que las configuraciones especiales invadan carriles adicionales o afecten la fluidez del tránsito.
2. **Reducir maniobras riesgosas:** La emisión de la Propuesta Regulatoria minimizará el riesgo de accidentes derivados de maniobras de rebase que otros conductores intentan realizar frente a vehículos que operan a baja velocidad y ocupan más de un carril.
3. **Proteger la salud pública:** Menos accidentes y congestiones vehiculares contribuyen a reducir el estrés y los posibles daños físicos asociados con siniestros viales.
4. **Disminuir el impacto ambiental:** Al evitar congestionamientos, se reduce el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, lo que también tiene beneficios directos en la salud humana.

La implementación de estas disposiciones responde al compromiso del Estado mexicano de proteger la integridad física de los usuarios de las vías federales, garantizar condiciones seguras de tránsito y preservar la infraestructura vial. Asimismo, promoverá un entorno más seguro y ordenado durante un periodo crítico de alta movilidad, donde los vacacionistas constituyen la mayoría de los usuarios de estas vías.



En conclusión, las disposiciones incluidas en la Propuesta Regulatoria no solo abordan los riesgos identificados, sino que también representan una solución efectiva y equilibrada que prioriza la seguridad vial, la protección de la salud humana y la optimización de las condiciones de tránsito en carreteras y puentes federales durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025.

### C. Costos y Beneficios.

En lo tocante a la actualización de los costos de cumplimiento y los beneficios de la Propuesta Regulatoria, la SICT menciona en el formulario del AIR lo siguiente:

*Grupo al que le impacta y/o beneficia la regulación#1\*: Transporte especializado de carga voluminosa de gran peso y/o volumen y grúas industriales.*

*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 21,040 unidades registradas; donde comprende hasta 14,778 semirremolques tipo cama baja o cuello de ganso y además a 554 grúas industriales registradas. Esto de conformidad con la Estadística Básica del Autotransporte Federal de 2023. 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. [sic]*

*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 diciembre 2024 a enero 2025 y no recibir penalizaciones de parte de sus clientes por no entregar la carga en la fecha pactada.*

La SICT también hace referencia al resto de usuarios de las carreteras federales, respecto de los cuales manifiesta lo siguiente:

*Grupo al que le impacta y/o beneficia la regulación#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#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#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 2023, durante los días de restricciones de circulación, del 15 de diciembre 2023 al 2 de enero de 2024, se presentaron 764 accidentes con los siguientes saldos: 390 lesionados y 115 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 2023; acerca de incidentes ocurridos en la red carretera federal vigilada por el organismo (de alrededor de 50, 000 km de longitud): 12,099 accidentes, 6,403 lesionados; 1,864 muertos, y daños materiales por 2,066,483 miles de pesos; el costo total de los accidentes registrados es de 1,974.54 millones de dólares.*



y los costos unitarios promedio por lesionado y muerto de 912.26 y 1,062.28 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 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.

Relativo a la estimación de los costos derivados de los accidentes, la SICT incluyó en el documento anexo 20241115130034\_57889\_Formula para Cálculo de costos total.docx lo siguiente:

**\*Valor estadístico de la vida y costos de la siniestralidad**

El proceso para la estimación del valor estadístico de la vida [VEV] es una metodología propuesta por el International Road Assessment Programme [IRAP] y aceptada en varios países. Considera el producto interno bruto [PIB] per cápita, asignándole un valor a la víctima mortal por colisión de tránsito y también, recomienda considerar para el costo de un lesionado el 25% del VEV para obtener el Valor Estadístico del Lesionado [VEL] (Rivera T. et. al, 2009). Los valores obtenidos varían considerablemente dependiendo del método empleado, entre ellos están el método del capital humano como pérdida del producto y el método de la disposición a pagar, este último es empleado con mayor frecuencia en países desarrollados. El Banco Mundial fijo un valor para el PIB per cápita a precios actuales de 13,926.1 dólares (Banco Mundial, 2024). Empleando el método de capital humano se obtiene un VEV de 569,896.51 y VEL 142,474.13 dólares para el muerto y lesionado respectivamente. Ahora bien la Guardia Nacional (GN) contiene información sobre la evolución de los saldos de siniestralidad en la red carretera de los últimos cinco años y los costos de la siniestralidad en miles de dólares. Los cuales se mencionan en la Tabla 1.

Tabla 1

Periodo	Accidentes	Número de Lesionados	Número de Muertos	Daños Materiales (miles de pesos)
15 de diciembre de 2023 al 2 de enero de 2024	764	390	115	1,039,873

Periodo	Accidentes	Número de Lesionados	Número de Muertos	Daños Materiales (miles de pesos)
Año 2023	12,099	6,403	1,864	2,066,483

Tabla 2

Año	Población	PIB/ cápita [USD]	Valor estadístico de la Vida [ VEV] [USD]	Valor estadístico del lesionado VEL [USD]
2023	129,500, 000	13,926.1	569,896.51	142,474.13

Ahora bien, desarrollando la metodología del IRAP #13 de Análisis Económico ( la cual se anexa en el apartados de anexos), se cuenta con los fórmula para obtener el beneficio económico como sigue:

**Beneficio económico= [ número de muertos prevenidos x 70 x PIB per cápita ( precio actual) ] +( número de lesionados graves prevenidos x 0.25 x 70 x PIB per cápita (precio actual)**

La fórmula empleada a desarrollar a partir del cálculo del VEV y del VEL para obtener el beneficio económico es la siguiente:

$$VEV = (\text{rango entre } 60-80) \times \text{PIB}$$

$$VEL = .25 \times VEV$$

$$[\# \text{ muertos}] \times [VEV] = \text{Beneficio económico}$$

*Handwritten signature*



*{# lesionados} \* {VEL} = Beneficio económico*

*El resultado de la suma de los dos beneficios económicos representa el total de ahorro de un costo estimado de siniestralidad.*

#### Costo de los accidentes

*Desarrollando la fórmula y sustituyendo valores obtenidos a través del "Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales, 2023" se obtiene lo siguiente:*

$$1,864(\text{muertos}) * 569,896.51 (\text{VEV dolares}) = (1,062,287,094.64 \text{ dolares}) = 1,062.28 \text{ millones de dolares}$$

$$6,403(\text{lesionados}) * 142,474.13 (\text{VEL dolares}) = (912,261,854.39 \text{ dolares}) = 912.26 \text{ millones de dolares}$$

$$1,062,287,094.64 + 912,261,854.39 = (1,974,548,949.03 \text{ dolares}) = 1,974.54 \text{ millones de dolares (costo total de los accidentes registrados, beneficio total).} \text{ [sic]}$$

En ese sentido, la SICT concluyó que la Propuesta Regulatoria tiene un impacto positivo significativo en términos de costos evitados y beneficios generados para la sociedad en general.

#### Costos

- Para el sector de transporte especializado de carga de gran peso y/o volumen y grúas industriales:
  - La restricción de circulación aplica a 21,040 unidades registradas, que incluyen 14,778 semirremolques tipo cama baja o cuello de ganso y 554 grúas industriales.
  - El sector estima que, durante el periodo de restricción, sólo un porcentaje reducido de estas unidades estaría realizando operaciones de transporte, generando en promedio \$30,000.00 por movimiento no realizado. Este impacto es menor, considerando que la industria de la construcción, principal usuaria de estos servicios, reduce significativamente su actividad en el periodo vacacional.
  - No se registran antecedentes de quejas formales ni reclamos por pérdidas económicas asociadas a restricciones similares aplicadas en años anteriores durante periodos vacacionales, ya sea mediante oficio o publicaciones en el DOF.
- Para los usuarios de las carreteras federales:
  - Los costos derivados de la congestión vehicular y los accidentes que involucran configuraciones vehiculares especializadas incluyen daños materiales, lesiones y pérdidas humanas. La información presentada por la Guardia Nacional indica que, en el periodo del 15 de diciembre de 2023 al 2 de enero de 2024, se reportaron 764 accidentes, con 390 lesionados y 115 fallecidos.
  - El costo unitario promedio asociado a cada lesionado y fallecido, basado en el método del valor estadístico de la vida (VEV) y del lesionado (VEL), se estima en 912.26 millones de dólares y 1,062.28 millones de dólares, respectivamente, para el total de accidentes registrados.

#### Beneficios

1. Para el sector de transporte especializado:
  - La Propuesta Regulatoria permitirá a los permisionarios planificar con anticipación sus operaciones para evitar incumplimientos contractuales o penalizaciones por no entregar carga en las fechas pactadas, proporcionando certeza operativa durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025.
2. Para los usuarios de las carreteras:



- o Se estima que la aplicación de restricciones reducirá la incidencia de accidentes graves y la congestión vehicular. La fórmula establecida en la metodología desarrollada por el International Road Assessment Programme (iRAP) aplicada por la SICT indica que, en el periodo vacacional de invierno 2024-2025, podría lograrse una disminución en los costos de siniestralidad, previniendo fallecimientos y lesiones graves, lo que se traducirá en un beneficio económico significativo.
- o Adicionalmente, se evitarán pérdidas asociadas a consumo excesivo de combustible, emisiones contaminantes y tiempos de traslado. Esto genera beneficios no cuantificables en términos de salud pública, calidad del aire y eficiencia económica.

La Propuesta Regulatoria, a través de las restricciones y horarios establecidos, permitirá mitigar los riesgos asociados al tránsito de vehículos especializados de gran peso y/o volumen durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025, contribuyendo significativamente a la seguridad vial, la salud pública y la protección del medio ambiente.

En términos económicos, los beneficios asociados a la prevención de accidentes y a la mejora en las condiciones de tránsito superan ampliamente los costos estimados para el sector de transporte especializado. Por ello, se concluye que la Propuesta Regulatoria representa la mejor alternativa para atender la problemática identificada y contribuir al bienestar general de la población.

#### VI. Cumplimiento y aplicación de la Propuesta Regulatoria.

En lo relativo al cumplimiento y aplicación de la Propuesta Regulatoria, la SICT establece un esquema claro de vigilancia y supervisión para garantizar la observancia de las disposiciones contenidas en ella, las cuales se sustentan en el numeral 5.6 de la NOM-040-SCT-2-2012.

Aspectos clave señalados por la SICT:

1. La Propuesta Regulatoria tendrá un carácter transitorio, aplicándose únicamente durante el periodo de 28 días naturales comprendido entre el 12 de diciembre de 2024 y el 8 de enero de 2025.
2. Esquema de vigilancia y supervisión:
  - o La vigilancia de los horarios y restricciones se llevará a cabo por oficiales de la Guardia Nacional, responsables de supervisar la operación del autotransporte en carreteras federales.
  - o Los servidores públicos comisionados por la SICT participarán en operativos de supervisión de peso y dimensiones de vehículos, utilizando centros fijos de control establecidos en las carreteras federales.
  - o Los programas de vigilancia ya forman parte de las actividades regulares, por lo que su implementación no generará un incremento en el gasto público.
3. Régimen de sanciones:

El incumplimiento de las disposiciones será sancionado conforme a lo establecido en:

  - o *La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.*
  - o *El Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.*
  - o *El Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.*
4. La implementación de la Propuesta Regulatoria no requerirá erogaciones adicionales, ya que las actividades de vigilancia y supervisión están previstas dentro de los programas anuales operativos de la Guardia Nacional y la SICT.
5. Al establecer horarios y restricciones claras para la circulación de vehículos de carga especializada, la Propuesta Regulatoria contribuirá a:
  - o Reducir los riesgos de accidentes.



- o Mejorar la fluidez del tránsito en carreteras federales.
- o Aumentar la seguridad de los usuarios durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025.

En resumen, la SICT asegura que el cumplimiento y aplicación de la Propuesta Regulatoria se llevarán a cabo de manera efectiva mediante los mecanismos de vigilancia y supervisión existentes. Al no implicar recursos públicos adicionales y al integrar las actividades dentro de los programas regulares, la regulación resulta viable y adecuada para atender la problemática identificada.

Por lo anterior, se concluye que la Propuesta Regulatoria será implementada y cumplida de manera eficaz, contribuyendo a los objetivos planteados en términos de seguridad vial y eficiencia en el tránsito de las carreteras federales durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025.

### VII. Evaluación de la Propuesta Regulatoria.

La SICT establece que el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria será evaluado mediante el análisis de indicadores clave relacionados con la seguridad vial y el cumplimiento de las disposiciones contenidas en ella. Este enfoque permitirá medir la efectividad de la Propuesta Regulatoria durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025.

#### Indicadores de evaluación:

1. **Número de accidentes:** Se llevará un registro del número de accidentes ocurridos durante el periodo de aplicación de la regulación en los que estén implicados vehículos de carga especializada para objetos indivisibles de gran peso y/o volumen o grúas industriales. Este indicador permitirá comparar los niveles de siniestralidad antes, durante y después de la implementación de la regulación.
2. **Sanclones emitidas:** Se cuantificarán las sanciones generadas por incumplimiento de los horarios y restricciones de circulación establecidos en el Aviso. Estas sanciones serán emitidas por la Guardia Nacional y los servidores públicos comisionados por la SICT, encargados de la supervisión y vigilancia en las carreteras federales.

#### Metodología de evaluación:

- **Recolección de datos:** Los datos serán obtenidos a través de los reportes oficiales de la Guardia Nacional y los operativos de supervisión realizados por la SICT en los centros de control de peso y dimensiones. Además, se utilizarán registros administrativos y estadísticas oficiales de siniestralidad en carreteras federales.
- **Comparación de resultados:** Se compararán los indicadores obtenidos durante el periodo de vigencia de la regulación con los datos históricos correspondientes a periodos vacacionales similares de años anteriores, permitiendo evaluar la efectividad de las medidas adoptadas.

**Responsables de la evaluación:** La Guardia Nacional y la SICT serán las entidades responsables de recolectar, analizar y reportar los resultados de los indicadores de evaluación. Además, la SICT garantizará la transparencia en el proceso de evaluación, asegurando que los resultados se utilicen para la mejora continua de futuras regulaciones.

De esta forma, la SICT ha definido un mecanismo claro y estructurado para evaluar el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria. Este mecanismo, basado en la medición del número de accidentes y sanciones generadas, permitirá verificar la efectividad de las restricciones establecidas en la Propuesta Regulatoria. Asimismo, la evaluación contribuirá a garantizar la seguridad vial, reducir la siniestralidad y promover un tránsito más eficiente y seguro en las carreteras federales durante el periodo vacacional de invierno 2024-2025. Por lo anterior, se considera atendido el presente rubro.

### VIII. Consulta pública.

Respecto del numeral 11 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 se circuló el borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios con la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga para la elaboración del anteproyecto, por lo que los grupos interesados estuvieron de acuerdo con el calendario propuesto sin tener observación y/o modificación alguna.



Asimismo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, se hizo pública la Propuesta Regulatoria mediante el portal electrónico desde el día de su recepción y, a la fecha de emisión del presente Dictamen Final, no se han recibido comentarios de particulares interesados en la Propuesta Regulatoria, lo cual puede ser constatado en la siguiente dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/30071>

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

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR de Actualización Periódica y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le 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*<sup>6</sup>.

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

Atentamente  
El Comisionado Nacional

  
DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

<sup>6</sup> Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.