

Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes
Dirección General de Autotransporte Federal
Dirección Ejecutiva de Normas y Especificaciones
Técnicas y de Seguridad en el Autotransporte

SCT DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS
2408
26 JUN 2026
Ciudad de México
RECIBIDO

Oficio número. - 4.2.5.- 1007 /2026

Ciudad de México, a 16 de junio de 2026

Mtra. Lilian Aurora Pérez Ornelas
Directora General de Normas y Secretariado Ejecutivo
de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad
P r e s e n t e.

Para los efectos de lo dispuesto en los artículos 32 de la *"Ley de Infraestructura de la Calidad" (LIC),* los cuales establecen que las Normas Oficiales Mexicanas deben ser revisadas al menos cada cinco años posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación o de aquélla de su última modificación, a través de un proceso de Revisión Sistemática que se ajuste a lo previsto en el Reglamento de esta Ley, debiendo notificar el informe al Secretariado Ejecutivo de la Comisión con los resultados de la revisión, dentro de los sesenta días posteriores a la terminación del periodo quinquenal correspondiente le comunicó lo siguiente:

La Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2020 "Amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas", emitida por el Subcomité de Normalización No. 4 Señalamiento y Dispositivos de Seguridad Vial, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 7 de mayo de 2021 y sus modificaciones.

Se elaboró el Informe de Revisión Sistémica adjunto en el cual se concluye para disminuir la severidad de esos siniestros de tránsito, se pueden instalar amortiguadores de impacto, mismos que deben proyectarse y colocarse de acuerdo con estrictos criterios técnicos para lograr su eficacia y evitar daños mayores en los ocupantes, en terceras personas y en estructuras adyacentes. Con el propósito evitar que las salidas del camino produzcan impactos contra objetos fijos, Absorber y disipar energía cinética, deteniendo al vehículo de forma controlada, por lo que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) en su Primera Sesión Ordinaria celebrada el 26 de marzo de 2026, acordó **la aprobación** de dicho informe.

De igual forma, en dicha Sesión se aprobó **dar continuidad a la vigencia y aplicación** de la NOM-008-SCT2-2020 "Amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas", así como de sus modificaciones, en tanto se realiza su actualización, ya que, de no aplicarse las disposiciones contenidas en la NOM, se afectaría la seguridad vial en las carreteras y vías urbanas.

Por lo anteriormente expuesto, se solicita a usted su apoyo para también realizar las gestiones de publicación del Informe de Revisión Sistemática en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad, de conformidad con el artículo 32 de la LIC.

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

A t e n t a m e n t e

Lic. Jorge Sánchez Núñez

C.c.p. Arq. Tania Carro Toledo. - Subsecretaria de Comunicaciones y Transportes. Para su conocimiento. Presente.
Ing. Luis Ruiz Hernández. – Director General de Autotransporte Federal. Para su conocimiento. Presente.

Revisó: Lic. Joshua Cruz Camacho
Jefe de Departamento de Normas

Elaboró: Ing. Víctor Manuel García.
Enlace



2026 año de Margarita Maza

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE
SUBCOMITÉ No. 4 SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL

INFORME DE REVISIÓN SISTEMÁTICA

NOM-008-SCT2-2020, AMORTIGUADORES DE IMPACTO EN CARRETERAS Y VÍAS URBANAS

16 de diciembre de 2025

Introducción

Conforme al artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC), se presenta al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad, el informe sobre el desempeño de la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2020, *Amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas*, durante el periodo 2021-2024, como parte de la revisión sistemática señalada en ese artículo.

El 7 de mayo de 2021 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la NOM-008-SCT2-2020, *"Amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas"*, https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5617818&fecha=07/05/2021&cod_diario=292241, mediante la cual la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece los criterios de carácter general para la selección y colocación de amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas, con el propósito de proteger a los ocupantes de los vehículos que por condiciones meteorológicas, fallas mecánicas, por errores de sus conductores o por características específicas del camino o vía urbana, pudieran salirse del camino e impactarse contra algún elemento rígido, evitando así que sufran daños mayores.

La NOM establece como Objetivo y Campo de Aplicación, lo siguiente:

- Objetivo: establecer los criterios generales que han de considerarse para para la selección y colocación de amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas.
- Campo de aplicación: obligatoria en las carreteras federales, estatales y municipales, así como en las vías urbanas, incluyendo las carreteras y vías urbanas concesionadas.

DIAGNÓSTICO

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales, 2024, publicado como Documento Técnico No. 96 por el Instituto Mexicano del Transporte

[https://imt.mx/descarga-archivo.html?l=YXJjaGl2b3MvUHVibGljYWNpb25lcy9Eb2N1bWVudG9UZWNuaWNvL2R0OTYucGRm], de los 13 771 percances registrados por la Guardia Nacional en 2024, que dejaron un saldo de 1 812 personas fallecidas en el sitio y 6 800 lesionadas, el 20.2% fue atribuido a salidas del camino, siendo la causa más numerosa de los siniestros de tránsito registrados en ese año y ocasionando 351 muertes en el sitio y 1 211 lesionados. Estas cifras representaron un costo de 379.6 millones de dólares americanos asociado a las víctimas por salidas del camino tan solo en carreteras, considerando costos unitarios de 580 579 dólares americanos por persona fallecida y 145 145 dólares americanos por lesionado, de acuerdo con la metodología de capital humano del *International Road Assessment Programme* iRAP (McMahon & Dahdah, 2008). Esta metodología estima el valor estadístico de la vida con base en el producto interno bruto per cápita de cada país, cuantificando un valor por cada víctima mortal a causa de colisiones de tránsito y considerando el costo de un lesionado en un 25% del valor asignado a la víctima mortal. Para reducir la severidad de los siniestros de tránsito por choque contra objetos fijos al costado del camino, en plazas de cobro o en zonas de obras viales, se han instalado amortiguadores de impacto con el objeto de desacelerar controladamente los vehículos hasta detenerlos y mitigar daños mayores a sus ocupantes, a trabajadores en zonas de obras viales y al personal en plazas de cobro. Dichos amortiguadores se deben proyectar y colocar de acuerdo con estrictos criterios técnicos, para lograr su eficacia y evitar daños mayores en los pasajeros, en terceras personas y en estructuras adyacentes, de acuerdo con lo establecido en la NOM-008-SCT2-2020 vigente. La regulación de los amortiguadores de impacto que establece esa NOM se debe actualizar periódicamente para considerar los últimos adelantos en la materia y evaluar su desempeño.

IMPACTO Y BENEFICIOS DE LA NOM-008-SCT2-2020

En muchos casos, a los costados de las carreteras y vías urbanas, existen elementos rígidos como árboles, postes, columnas, muros o cualquier otro obstáculo fijo, así como zonas de obras viales con presencia de trabajadores; de igual forma, en las plazas de cobro de las carreteras o vías urbanas, para proteger a su personal y sus sistemas de cobro, inmediatamente antes de sus casetas existen elementos rígidos (espolones) que las salvaguardan. En estos casos es posible que, por condiciones meteorológicas, fallas mecánicas, errores de los conductores o características específicas del camino, los vehículos se impacten de frente contra dichos elementos rígidos, ocasionando graves daños a sus ocupantes, la destrucción de los vehículos y fuertes daños a la integridad de esos elementos. Para disminuir la severidad de esos siniestros de tránsito, se pueden instalar amortiguadores de impacto, mismos que deben proyectarse y colocarse de acuerdo con

estrictos criterios técnicos para lograr su eficacia y evitar daños mayores en los ocupantes, en terceras personas y en estructuras adyacentes.

Entre los principales beneficios de los amortiguadores de impacto, destacan:

- Proteger la vida de los ocupantes de los vehículos, de los trabajadores en zonas de obras viales y del personal en las plazas de cobro.
- Evitar que las salidas del camino produzcan impactos contra objetos fijos.
- Reducir la severidad de los siniestros viales.
- Absorber y disipar energía cinética, deteniendo al vehículo de forma controlada.

DATOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS

Debido a que la NOM-008-SCT2-2020 se publicó en el DOF en mayo de 2021 y entró en vigor 90 días después, el periodo que comprende este informe es de 4 años, encontrando los siguientes resultados.

En el periodo 2021-2024, en el rubro salida del camino, se presentó una reducción en el número de fallecidos del 44% y de lesionados del 24% (Tabla 1) tan sólo en la red carretera vigilada por la Guardia Nacional. Si bien no se cuenta con información estadística que precise que dicha disminución se produjo en su totalidad gracias a la instalación de amortiguadores de impacto en las carreteras, para fines de este informe, aun y cuando la contribución de los amortiguadores de impacto se estime del orden de 2%, sus beneficios son muy superiores a los costos que conlleva instalar dichos amortiguadores. Estos sistemas de protección son los más eficaces para proteger a los ocupantes de los vehículos que pudieran salirse del arroyo vial e impactarse contra algún elemento rígido o para proteger al personal de las plazas de cobro o a los trabajadores en las zonas de obras viales, como hasta la fecha lo ha comprobado su instalación tanto en países desarrollados como en países de mediano y bajo ingreso.

Tabla 1. Diferencia de víctimas por salidas de camino 2021-2024

Tipo de víctima	2021	2024	Diferencia	Porcentaje de disminución
Fallecidos	630	351	279	44 %
Lesionados	1 602	1 211	391	24 %

Si se estima conservadoramente que la contribución a la disminución de muertes y lesionados en el periodo de 4 años debida a la instalación de amortiguadores de impacto en la red carretera vigilada por la Guardia Nacional fue tan solo del 2%, el país habría

obtenido un beneficio que asciende a 4.38 millones de dólares americanos por vidas salvadas y lesiones evitadas, es decir, un ahorro de 78.7 millones de pesos a tipo de cambio de $17.99 pesos mexicanos por dólar americano, de acuerdo con información proporcionada por el Banco de México en el DOF, el 16 de diciembre de 2025. (Tabla 2).

Tabla 2. Ahorro mínimo estimado en costos asociados a víctimas

Tipo de víctima	Víctimas evitadas	$ USD/víctima	$ MUSD
Fallecidos	5.58	580 579	3.24
Lesionados	7.82	145 145	1.14
		Total	**4.38**

RESOLUCIÓN

Por lo anteriormente expuesto, se concluye la necesidad de mantener la regulación vigente y modificar su contenido de forma que se precisen conceptos no contemplados en dicha NOM y se plantee de forma más clara el proceso de selección y colocación de los amortiguadores de impacto, con el propósito de mejorar su comprensión y aplicación.

En tanto se publique la actualización de la NOM-008-SCT2-2020, *"Amortiguadores de impacto en carreteras y vías urbanas"*, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes estima conveniente continuar con su vigencia.

La modificación de la NOM vigente coadyuvará en lo correspondiente al marco legal, a reforzar las estrategias para cumplir los objetivos de la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial, 2021-2030, iniciativa de Naciones Unidas aprobada en 2020, de la cual México es país signatario.

En este orden de ideas, se notificará el presente informe al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad y se solicitará su publicación en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad.

Héctor Manuel Bonilla Cuevas

Coordinador del Subcomité No.4 Señalamiento
y Dispositivos de Seguridad Vial