



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

Oficio número. - 4.2.5.- 774 /26

Ciudad de México, a 08 de abril de 2026

**Lic. Lilian Aurora Pérez Ornelas**  
**Directora General de Normas y Secretariado Ejecutivo**  
**de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad**  
**Presente**

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC), el cual establece que las Normas Oficiales Mexicanas deberán ser revisadas al menos cada 5 años posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación, debiendo notificarse al Secretariado Técnico de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad los resultados de la revisión dentro de los 60 días naturales posteriores a la terminación de su período quinquenal, le comunico lo siguiente:

A través de la presente y como resultado del Informe de la Revisión Sistemática (se anexa para pronta referencia), se notifica para dar continuidad a la vigencia de la **Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011, "Información que debe contener la Placa Técnica que deben portar los autotankes, cisternas portátiles y Recipientes Metálicos Intermedios a Granel (RIG) que transportan sustancias, materiales y residuos peligrosos"**, emitida por el Subcomité de Normalización No. 1 Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de septiembre de 2011, considerando que de no aplicarse las disposiciones contenidas en la misma se afectaría la seguridad en el autotransporte federal.

Cabe hacer mención, que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), en su Primera Sesión Ordinaria 2026 celebrada el día 26 de marzo del año en curso, acordó aprobar por consenso llevar a cabo la notificación del resultado del Informe de la Revisión Sistemática, resultando en la confirmación para dar continuidad a la vigencia de dicha Norma Oficial Mexicana, de conformidad con el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad.

Finalmente, se le solicita la publicación del informe de Revisión Sistemática en la **Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad (PLATIICA)**, de conformidad con el artículo antes citado.

Hago propicia la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**Atentamente**

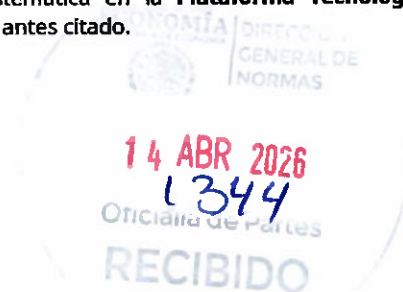
**Lic. Jorge Sánchez Núñez**  
**Director Ejecutivo y Secretario de Actas de CCNN-TT**

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.

Vol. Sr. Mtra. Andrea Granados Díaz  
Directora de Control y Seguimiento

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

Elaboró: Ing. Víctor Manuel García.  
Enlace



**2026**  
año de  
**Margarita**  
**Maza**

2/



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

Ciudad de México, a 18 de febrero de 2026.

## Informe de Revisión Sistemática

**Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011, Información que debe contener la Placa Técnica que deben portar los autotanques, cisternas portátiles y Recipientes Metálicos Intermedios a Granel (RIG) que transportan sustancias, materiales y residuos peligrosos.**

**Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre  
(CCNN-TT).**



## PREFACIO

De conformidad con lo que establece el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 01 julio de 2020, las Normas Oficiales Mexicanas deberán ser revisadas al menos cada cinco años posteriores a su publicación en el DOF o de aquélla de su última modificación, a través de un proceso de revisión sistemática.

El presente informe tiene como finalidad documentar la revisión sistemática de la Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011, incorporando un diagnóstico técnico, el análisis de impactos o beneficios, datos cualitativos y cuantitativos disponibles, así como la determinación correspondiente respecto a su vigencia.

## INTRODUCCIÓN

Debido a la globalización de la economía mexicana y a la creciente demanda de transporte de sustancias, materiales y/o residuos peligrosos, es necesario que nuestro país cuente con reglas homogéneas de intercambio comercial en el ámbito internacional, como son los requerimientos de utilizar para la transportación de sustancias, materiales y residuos peligrosos, los autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para graneles (RIG) que ostenten el marcado que denota que fueron fabricados para contener productos peligrosos, así como garantizar la adecuada contención de los mismos, a efecto de que las sustancias, materiales y residuos peligrosos, sean transportados con la certeza de que la resistencia y desempeño de los autotanques, cisternas portátiles y los recipientes RIG sean capaz de soportar la manipulación y movimientos bruscos que pueden presentarse durante el transporte, sin presentar derrames, fugas o vertidos de los productos peligrosos.

Con fecha 25 de septiembre de 1995, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la primera versión de la NOM-NOM-023-SCT2/1994 *"Información técnica que debe contener la placa que portarán los autotanques, recipientes metálicos intermedios para granel (RIG) y envases de capacidad mayor a 450 litros que transportan materiales y residuos peligrosos"*. La cual planteaba en su objetivo qué tipo de información deben contener las placas de identificación que portarán las unidades, contenedores cisterna y recipientes intermedios para granel, destinados al transporte terrestre de las sustancias, materiales y residuos peligrosos que transiten por las vías generales de comunicación terrestre y promover el transporte de materiales peligrosos en las óptimas condiciones.

Posteriormente en fecha 14 de septiembre de 2011, fue publicada en el DOF la Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011 *"Información que debe contener la Placa Técnica que deben portar los autotanques, cisternas portátiles y recipientes metálicos intermedios a granel (RIG) que transportan sustancias, materiales y residuos peligrosos"*, que modifica la similar de 1995, destacando como los principales cambios; la claridad en la placa técnica conteniendo la información de las especificaciones de forma más clara, con el fin de uniformizar las especificaciones de la placa técnica. Determinando conveniente la





modificación de las especificaciones conforme a la 16va. Edición de la Reglamentación Modelo para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización de las Naciones Unidas, así como para armonizar sus especificaciones con las consideradas en el Código Federal de Regulaciones CFR-49 de los Estados Unidos de América.

Con esta modificación a la Norma Oficial Mexicana se dispuso como objetivo establecer las especificaciones de la información que debe contener la placa técnica de identificación que deben portar los autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel, para garantizar su circulación con seguridad en las carreteras y de los demás usuarios de éstas, que prestan los servicios de transporte de carga en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal dentro de la República Mexicana.

La Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011 tiene como objetivo, campo de aplicación y referencias, lo siguiente:

## OBJETIVO

*"Esta Norma Oficial Mexicana tiene como objetivo establecer las especificaciones de la información que debe contener la Placa Técnica de identificación que deben portar los autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel que estén a una presión mayor a la atmosférica que transportan sustancias, materiales y residuos peligrosos que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal"*

## CAMPO DE APLICACIÓN

*"Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los constructores de autotanques, cisternas portátiles y recipientes metálicos intermedios para granel (RIG), que estén a una presión mayor a la atmosférica, así como para los expedidores y destinatarios de las sustancias, materiales y residuos peligrosos que utilicen este tipo de unidades o recipientes.*

*Los expedidores, transportistas y destinatarios deben utilizar sólo autotanques, cisternas portátiles, recipientes metálicos intermedios para granel (RIG) que hayan sido previamente marcados y aprobados, los cuales deberán ostentar la Placa Técnica con la información correspondiente a su construcción y pruebas"*

## REFERENCIAS

La NOM-023-SCT2/2011 se complementa con las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:

- NOM-002-SCT/2003, Listado de las Sustancias y Materiales Peligrosos Más Usualmente Transportados.
- NOM-002/1-SCT/2009, Listado de las Sustancias y Materiales Peligrosos Más Usualmente Transportados, Instrucciones y Uso de Envases y Embalajes, Recipientes Intermedios Para Graneles (RIG's) Grandes Envases y



Embalajes, Cisternas Portátiles, Contenedores de Gas de Elementos Múltiples y Contenedores para Graneles para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos.

- NOM-010-SCT2/2009, Disposiciones de Compatibilidad y Segregación para el Almacenamiento y Transporte de Substancias Materiales y Residuos Peligrosos.
- NOM-032-SCT2/2009, Especificaciones y Características relativas al Diseño, Construcción, Inspección y Pruebas de Cisternas Portátiles Destinadas al Transporte de las Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos de las Clases 1, 3 a 9.
- NOM-024-SCT2/2010, Especificaciones para la Construcción y Reconstrucción, así como los Métodos de Ensayo (Prueba) de los Envases y Embalajes de las Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos.
- NOM-020-SCT2/1995, Requerimientos generales para el Diseño y Construcción de autotankes destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 306, SCT 307 y SCT 312.
- NOM-029-SCT2/2011, Especificaciones para la Construcción y Reconstrucción de Recipientes Intermedios para Graneles (RIG), destinados al Transporte de Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos.
- NOM-030-SCT2/2009, Especificaciones y Características relativas al Diseño, Construcción, Inspección y Pruebas de Cisternas Portátiles de Gases Licuados Refrigerados.
- NOM-035-SCT2/2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.

## FUNDAMENTO JURÍDICO

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- Ley de Infraestructura de la Calidad.
- Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
- Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento.





- Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
- Norma Oficial Mexicana NOM-029-SCT2/2011, Especificaciones para la Construcción y Reconstrucción de Recipientes Intermedios para Graneles (RIG), destinados al Transporte de Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos.
- Norma Oficial Mexicana NOM-024-SCT2/2010, Especificaciones para la Construcción y Reconstrucción, así como los Métodos de Ensayo (Prueba) de los Envases y Embalajes de las Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos.
- Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2022, Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.
- Reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables en materia de autotransporte federal y seguridad vial.

## DIAGNÓSTICO

La SICT es la encargada de definir las políticas y promover la regulación que coadyuven al desarrollo seguro y eficiente del transporte y la infraestructura en el país, así como, su sano crecimiento en el largo plazo, para lo cual se requiere establecer normas claras que definan las características y especificaciones que deben reunir los vehículos de autotransporte federal, así como los equipos y los servicios conexos, que tiendan a proteger la seguridad de los usuarios y el uso eficiente de las vías generales de comunicación.

La NOM-023-SCT2/2011 es de observancia obligatoria para los vehículos de autotransporte federal, de manera que si no cumplan con dicha disposición en los autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel (RIG) destinados a contener materiales o residuos peligrosos durante su transportación de substancias, materiales y residuos peligrosos no podrán transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Asimismo, Los sectores del transporte que emplean autotanques, contenedores cisterna, recipientes metálicos intermedios para granel deben cumplir estrictamente con la normatividad aplicable al transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos. Este cumplimiento representa un valor agregado en la comercialización y prestación de sus servicios, ya que la ausencia de la placa técnica impide seleccionar adecuadamente el tanque o contenedor conforme al tipo de producto a transportar.

Por otro lado, La NOM-023-SCT2/2011 dice que la regulación en la utilización de autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel (RIG) destinados a contener materiales o residuos peligrosos durante su transportación en vehículos que transitan por las carreteras y puentes de jurisdicción federal comprende múltiples ejes de actuación, entre los que destacan: la seguridad de todos los usuarios del autotransporte; la competitividad del sector autotransporte, la protección en el medio ambiente, así como la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación son los pilares de relevancia para la SICT.



La Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011 establece las especificaciones de la información que debe contener la Placa Técnica de identificación que deben portar los autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel que estén a una presión mayor a la atmosférica que transportan sustancias, materiales y residuos peligrosos para garantizar la circulación con seguridad en las carreteras. Dicha normatividad que se publicó en el DOF rige a los prestadores de servicio de autotransporte federal de carga de las sustancias, materiales y residuos peligrosos que utilicen este tipo de unidades o recipientes, así como los constructores de autotanques, cisternas portátiles y recipientes metálicos intermedios para granel (RIG), que estén a una presión mayor a la atmosférica y que circulen en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal dentro de los Estados Unidos Mexicanos.

Estandarizar las especificaciones y la forma de presentar la información en la placa técnica, definiendo su orden y armonizándola con lo que se aplica en otros países, como Estados Unidos y Canadá, permitirá alinearse con la Reglamentación Modelo de la Organización de las Naciones Unidas para el transporte de mercancías peligrosas. Esto generará beneficios como una mayor protección para expedidores, transportistas y destinatarios, así como a la población en general y el medio ambiente frente a situaciones de riesgo como son los siniestros.

Es una prioridad verificar que los autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel y que circulan por la red nacional de carreteras cumplan con los niveles de seguridad. La circulación de vehículos que transportan materiales y residuos peligrosos por las carreteras ha aumentado de forma significativa, lo que exige más rutas y un mayor número de unidades.

Esto implica que diariamente transitan vehículos que representan un riesgo operativo y pueden afectar la infraestructura del transporte, el medio ambiente y a las poblaciones cercanas a las vías de comunicación. Asimismo, se destaca que los accidentes en este tipo de transporte generan peligros no solo ambientales, sino también para la infraestructura carretera y las personas, debido a derrames, fugas o explosiones de las sustancias trasladadas, lo que ocasiona emergencias ambientales que deben ser evaluadas, atendidas y registradas.

Un siniestro ambiental es un acontecimiento inesperado que puede causar afectaciones a la salud pública o al entorno natural, como consecuencia de la liberación accidental de sustancias peligrosas en el aire, el suelo o el agua. Estas situaciones pueden originarse por accidentes de transporte, explosiones, derrames, incendios, desastres naturales o actividades humanas. La presente Norma brinda certidumbre a transportistas y expedidores respecto a la construcción de autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel.

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la NOM-023-SCT2/2011 será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Infraestructura de la Calidad, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, así como los demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.





A medida que la norma NOM-023-SCT2/2011 va siendo revisada y actualizada ha tenido cambios destacados; uno de ellos son los marcados en el numeral 5 que contempla las especificaciones de la información que debe contener la placa técnica de los autotanques, las especificaciones de la información que debe contener la placa técnica de las cisternas portátiles y las especificaciones de la información que debe contener la placa técnica de los recipientes intermedios a granel (RIG's), así cada unidad de transporte de sustancias peligrosas cuenta con su respectiva placa técnica. Otro de los principales cambios es el numeral 10 que corresponde a la evaluación de la conformidad la cual contempla la vigilancia, verificación e inspección de los servicios de autotransporte federal y transporte privado y se llevará a cabo de primera parte por los constructores o fabricantes mediante la colocación de la placa técnica de especificaciones con la información técnica requerida.

Dentro de las áreas de oportunidad para la actualización de la presente Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011 que se tienen detectadas están las siguientes:

- Incluir en las especificaciones de la placa técnica aspectos de seguridad en el uso de los vehículos de nuevas tecnologías eléctricos o híbridos.
- Actualizar la nomenclatura y nombres del personal que ocupa los distintos cargos (por ejemplo, SCT por SICT).
- Actualizar el fundamento jurídico y la bibliografía de conformidad con las reformas correspondientes.
- Homologar los términos de las condiciones críticas de operación con los criterios fuera de servicio de la norma norteamericana.
- Revisar el procedimiento de evaluación de la conformidad y en su caso limitarlo al área de supervisión de la SICT, GN, eliminando a los terceros autorizados.
- Generar los procesos y procedimientos que se requieren para la verificación de los fabricantes de los autotanques.
- Se propone una interoperabilidad entre la Secretaría de Economía (SE) y la SICT respecto del registro de fabricantes.

En la actualidad se dispone de la NOM-023-SCT2/2011 para regular qué tipo de información deben contener las placas de identificación que portarán las unidades autotanques, contenedores cisterna y recipientes intermedios para granel, destinados al transporte terrestre de las sustancias, materiales y residuos peligrosos que transiten por las Vías Generales de Comunicación Terrestre a efecto de facilitar el comercio internacional, en particular el transporte transfronterizo.

Es necesario tener información estandarizada en las especificaciones de la placa técnica de los contenedores y su armonización con los criterios aplicados en otros países, incluidos Estados Unidos y Canadá, permitirá asegurar la



compatibilidad con la Reglamentación Modelo de la Organización de las Naciones Unidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas. Esta medida generará beneficios operativos y de seguridad, al fortalecer la protección de los transportistas, expedidores, población en general y el medio ambiente, particularmente ante escenarios de riesgo como la ocurrencia de siniestros.

No obstante lo anterior, es necesario considerar las actualizaciones a las regulaciones internacionales (Reglamentación Modelo para el Transporte de Mercancías Peligrosas), ya que exige la urgencia de establecer nuevos parámetros técnicos y de seguridad que se deben cumplir, acorde a los avances tecnológicos y nuevas prácticas de la ingeniería en la fabricación de autotanques, cisternas portátiles y Recipientes Metálicos Intermedios a Granel (RIG) para el transporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, buscando con ello la reducción de los accidentes que involucran a los vehículos que portan autotanques, cisternas portátiles y recipientes metálicos intermedios a granel, minimizando los impactos desfavorables al ambiente, incrementando la seguridad de las personas que operan estas unidades y de las que circulan de forma cotidiana, así como los bienes materiales aledaños de las actividades de transporte.

Así también se considera contemplar en el cuerpo de la norma los procesos y procedimientos que se requieren para la verificación de los fabricantes de los autotanques y analizar el procedimiento de evaluación de la conformidad.

## **IMPACTOS O BENEFICIOS DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA**

La SICT tiene la responsabilidad de establecer políticas y fomentar la regulación que impulsen un transporte y una infraestructura seguros, eficientes y sostenibles en el país. Para ello, es necesario contar con normas claras que determinen las características y especificaciones técnicas de los vehículos que trasladan sustancias, materiales y residuos peligrosos en caminos de jurisdicción federal, con el fin de proteger las vías generales de comunicación y salvaguardar la seguridad de sus usuarios.

Con el establecimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011 se ofrecen las siguientes ventajas y beneficios:

- Al seguir las disposiciones y obligaciones de la Norma Oficial Mexicana, los constructores o fabricantes de autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios a granel, así como los expedidores y destinatarios de las sustancias, materiales y residuos peligrosos que utilicen este tipo de unidades o recipientes, aseguran el cumplimiento de la normativa vigente, evitando sanciones, multas y la posible interrupción de sus operaciones, por lo que estaría en una situación de cumplimiento legal.
- La correcta aplicación de la Norma permite a las autoridades identificar rápidamente los peligros de un material específico en caso de accidentes. Esto es crucial para tomar medidas de protección pública, como evacuaciones o el acordonamiento de una zona. La Placa Técnica facilita a los equipos de emergencia el acceso a información sobre los riesgos específicos y la capacidad de contención de los contenedores.





- Con la aplicación de la NOM-023-SCT2/2011 se garantiza que los autotanques cumplan con requisitos mínimos de seguridad con el fin de prevenir riesgos en la ocurrencia de algún incidente por derrames; incrementando la seguridad para el conductor y demás usuarios. La seguridad vial es un aspecto importante que se debe atender y uno de los principales retos del sector transporte es el de mejorar los índices de seguridad vial.
- La estandarización de la información en la Placa Técnica garantiza seguridad operativa ya que permite verificar que el equipo es apto para transportar sustancias peligrosas, reduciendo riesgos de fugas, explosiones o fallas estructurales.

Adicionalmente la placa técnica:

- Proporciona datos técnicos clave (material, presión, capacidad, norma de fabricación), lo que ayuda a elegir el tanque correcto según el producto a transportar.
- Facilita la inspección y las verificaciones de los equipos a las autoridades y unidades de inspección para identificar rápidamente las características del tanque y su condición legal y técnica.
- Contiene información útil para programas de inspección, reparación y pruebas, lo que prolonga la vida útil del equipo y mejora la trazabilidad de los mantenimientos.
- Incrementa la confianza comercial dando certeza a expedidores, transportistas y clientes sobre la calidad, seguridad y legalidad del equipo utilizado.

En general, esta norma busca incrementar la seguridad y el desempeño del autotransporte federal, tanto en el traslado de substancias, materiales y residuos peligrosos, así como en la seguridad de los usuarios al utilizar los autotanques, cisternas portátiles y recipientes intermedios para granel y que transitan por los caminos de jurisdicción federal. En efecto, en México, la seguridad vial es un aspecto importante que se debe de atender y uno de los principales retos del sector transporte es el de mejorar los índices de seguridad vial para el beneficio tanto a operadores como usuarios y al medio ambiente.

## DATOS CUALITATIVOS

La NOM-023-SCT2/2011 es fundamental para constructores y permisionarios del autotransporte federal de materiales y residuos peligrosos, ya que la falta de aprobación y marcado en autotanques, cisternas portátiles y recipientes metálicos intermedios a granel puede ocasionar una selección inadecuada del tipo de contenedor, comprometiendo el transporte seguro de determinadas sustancias y materiales peligrosos.



Con base en lo anterior, la Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011 define los datos que debe incluir la placa técnica de identificación de los autotankes, cisternas portátiles y recipientes metálicos intermedios a Granel, la cual debe incorporar, como mínimo, la información siguiente:

- Especificaciones de la Información que debe contener la Placa Técnica de los Autotankes.
  - Constructor del Tanque.
  - Número de Serie del Constructor.
  - Número de Especificación de la SCT.
  - Fecha de Construcción (mes/año).
  - Día, Mes y Año de Prueba Original.
  - Fecha de Certificación del Tanque (día/mes/año).
  - País de Construcción o Fabricación.
  - Presión de Diseño del Tanque
  - Presión de Prueba del Tanque
  - Especificaciones del Material del Número-Cabezas.
  - Especificaciones del Material del Número-Cuerpo.
  - Clase de Soldadura.
  - Clase de Revestimiento, si lo hay.
  - Capacidad Volumétrica Nominal del Tanque
  - Carga Máxima Permitida
  - Flujo de Carga Máxima en volumen o en presión.
  - Flujo de Descarga Máxima en volumen o en presión.
  - Rango de Temperatura de Diseño Metalúrgico.
  - Densidad de Diseño de Carga Máxima.
  - Espesor fabricado del cuerpo, arriba, lado, abajo.
  - Espesor fabricado de las cabezas.
  - Área de la superficie expuesta.
  - Temperatura de diseño del sistema de calentamiento
  
- Especificaciones de la Información que debe contener la Placa Técnica de las cisternas Portátiles.
  - Código UN
  - País de fabricación
  - País de aprobación



- Número de Aprobación
  - Disposiciones alternativas
  - Nombre o marca del fabricante
  - Número de serie del fabricante
  - Organismo autorizado para la aprobación del diseño
  - Número de matrícula del propietario
  - Año de fabricación
  - Código para recipientes a presión al que se ajusta el diseño del depósito
  - Presión de ensayo bar/kPa (presión manométrica)
  - Presión de servicio máxima autorizada bar/kPa (presión manométrica)
  - Presión de cálculo externa bar/kPa (presión manométrica)
  - Gama de temperaturas de cálculo °C a °C
  - Capacidad en volumen de agua a 20°C
  - Capacidad de agua de cada compartimento a 20°C litros, si los hubiere
  - Fecha del ensayo de presión inicial e identidad del testigo
  - PSMA para el sistema de calefacción/refrigeración bar o kPa (presión manométrica)
  - Material(es) del depósito y referencia(s) de la norma o normas de los materiales
  - Espesor equivalente en acero de referencia en mm
  - Material de revestimiento (si lo hubiere)
  - En su caso, tiempo de retención real del gas que se transporta, sugerido en días u horas
  - Si aplica, carga máxima autorizada de cada gas licuado no refrigerado autorizado kg
  - Si aplica, denominación completa del gas o de los gases para cuyo transporte se aprueba la cisterna portátil
  - Fecha y tipo de lo(s) ensayo(s) periódico(s) más reciente(s)
  - Mes, Año, Presión de ensayo bar/kPa (presión manométrica)
  - Sello del técnico o de la Unidad de Verificación que realizó o presenció el ensayo más reciente
  - Nombre de la empresa explotadora
  - Masa bruta máxima autorizada
  - Tara
- Especificaciones de la Información que debe contener la Placa Técnica de los Recipientes Intermedios a Granel (RIG's).
- Capacidad volumétrica a 20°C
  - Tara, en kg
  - Presión manométrica de ensayo, en kPa o en bar, si procede





- Presión máxima de llenado/descarga, en kPa o en bar\*, si procede.
- Material del cuerpo y espesor mínimo en mm.
- Fecha del último ensayo de estanqueidad (mes y año), si procede.
- Fecha de la última inspección (mes y año).

La información anterior proporciona certeza a transportistas y permisionarios respecto a las condiciones y características de diseño con las que fue fabricado el autotanque, la cisterna portátil o el recipiente metálico intermedio a granel, lo que les permite seleccionar de manera adecuada el contenedor más idóneo para el transporte de sus mercancías, conforme a su capacidad y especificaciones técnicas. De este modo, se fortalece la seguridad en el traslado de materiales y residuos peligrosos, al disminuir los riesgos de derrames, incendios o explosiones, así como de lesiones o pérdidas humanas, daños al medio ambiente y afectaciones a la infraestructura carretera y a otros bienes.

## DATOS CUANTITATIVOS

Es ampliamente reconocido que el autotransporte de carga terrestre es el principal medio de intercambio comercial con nuestro mayor socio comercial, los Estados Unidos de América, lo cual se confirma en diversos estudios estadísticos, entre los que destaca la Estadística Básica del Autotransporte Federal elaborada por la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF). En dicho estudio se observa que, hasta noviembre del año 2025, al comparar los distintos modos de transporte por volumen de movilización en millones de dólares, el autotransporte de carga terrestre concentra el 86 % de la participación, equivalente a 557,992 millones de dólares. (ver Tabla 1)





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

Tabla 1

\* Comercio Exterior México –USA  
Total de los Modos de Transporte, 2015-2025.

Modos	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
<b>Autotransporte</b>											
Exportaciones	213,116	213,211	219,462	246,779	255,488	236,131	279,556	328,093	342,146	375,009	305,701
Importaciones	163,436	159,542	166,272	177,176	173,701	149,550	181,294	207,858	218,504	234,001	173,930
<b>Total</b>	<b>376,552</b>	<b>372,753</b>	<b>384,734</b>	<b>423,955</b>	<b>429,189</b>	<b>385,681</b>	<b>460,850</b>	<b>535,951</b>	<b>560,650</b>	<b>609,010</b>	<b>479,631</b>
<b>Ferrocarril</b>											
Exportaciones	46,021	48,599	51,888	48,421	53,772	46,304	51,809	58,308	62,329	63,982	46,527
Importaciones	28,692	28,581	28,056	29,952	28,998	23,519	32,709	33,282	33,035	34,319	25,326
<b>Total</b>	<b>74,713</b>	<b>77,180</b>	<b>79,944</b>	<b>78,373</b>	<b>82,770</b>	<b>69,823</b>	<b>84,518</b>	<b>91,591</b>	<b>95,364</b>	<b>98,251</b>	<b>71,853</b>
<b>Ductos</b>											
Exportaciones	222	196	158	148	127	62	91	120	66	9	1
Importaciones	3,460	2,737	3,489	5,045	4,921	4,892	11,935	14,009	7,301	5,733	6,506
<b>Total</b>	<b>3,682</b>	<b>2,932</b>	<b>3,647</b>	<b>5,193</b>	<b>5,048</b>	<b>4,954</b>	<b>12,026</b>	<b>14,129</b>	<b>7,367</b>	<b>5,742</b>	<b>6,507</b>
<b>Aéreo</b>											
Exportaciones	6,620	6,925	7,478	7,294	7,087	6,519	7,258	8,708	8,360	8,872	7,604
Importaciones	9,796	8,689	9,179	9,780	9,117	7,828	10,729	11,682	13,003	12,659	16,311
<b>Total</b>	<b>16,416</b>	<b>15,614</b>	<b>16,657</b>	<b>17,074</b>	<b>16,204</b>	<b>14,347</b>	<b>17,987</b>	<b>20,390</b>	<b>21,363</b>	<b>21,531</b>	<b>23,915</b>
<b>Marítimo</b>											
Exportaciones	22,625	18,146	24,440	32,718	33,897	28,611	37,643	50,615	52,241	47,389	28,451
Importaciones	22,306	22,256	28,308	34,085	30,987	19,823	29,251	44,757	39,173	34,341	21,830
<b>Total</b>	<b>44,931</b>	<b>40,401</b>	<b>52,748</b>	<b>66,803</b>	<b>64,884</b>	<b>48,434</b>	<b>66,894</b>	<b>95,372</b>	<b>91,414</b>	<b>81,730</b>	<b>50,281</b>
<b>Otros</b>											
Exportaciones	6,138	7,075	10,611	11,167	8,906	7,868	8,648	9,290	10,286	10,640	11,389
Importaciones	8,087	8,174	8,705	8,962	8,650	7,059	10,541	12,190	12,211	12,988	9,724
<b>Total</b>	<b>14,225</b>	<b>15,249</b>	<b>19,316</b>	<b>20,129</b>	<b>17,556</b>	<b>14,927</b>	<b>19,189</b>	<b>21,480</b>	<b>22,497</b>	<b>23,628</b>	<b>21,113</b>
<b>Total Transporte Terrestre</b>											
Exportaciones	259,359	262,005	271,508	295,348	308,897	282,397	331,156	386,322	404,541	438,950	352,229
Importaciones	195,585	191,860	196,797	212,173	207,620	177,961	225,938	255,749	258,840	274,053	205,762
<b>Total</b>	<b>454,944</b>	<b>453,865</b>	<b>468,305</b>	<b>507,521</b>	<b>516,517</b>	<b>460,358</b>	<b>557,094</b>	<b>642,071</b>	<b>663,381</b>	<b>713,003</b>	<b>557,992</b>
<b>% de part. del Autotransporte en T. Terrestre</b>											
	82.8	82.1	82.2	83.5	83.1	83.8	82.7	83.5	84.5	85.4	86.0
<b>Comercio Exterior Total</b>											
Exportaciones	294,742	294,151	314,046	346,527	358,126	325,395	384,705	454,930	475,607	505,851	399,473
Importaciones	236,377	230,958	242,989	265,010	256,374	212,671	276,459	324,378	323,228	334,041	253,607
<b>Total</b>	<b>531,119</b>	<b>525,109</b>	<b>557,035</b>	<b>611,537</b>	<b>614,500</b>	<b>538,066</b>	<b>661,164</b>	<b>779,308</b>	<b>798,835</b>	<b>839,892</b>	<b>653,081</b>
<b>% de part. del Autotransporte en el Comercio Total</b>											
	70.9	71.0	69.1	69.3	69.8	71.7	69.7	68.8	70.2	72.5	73.4

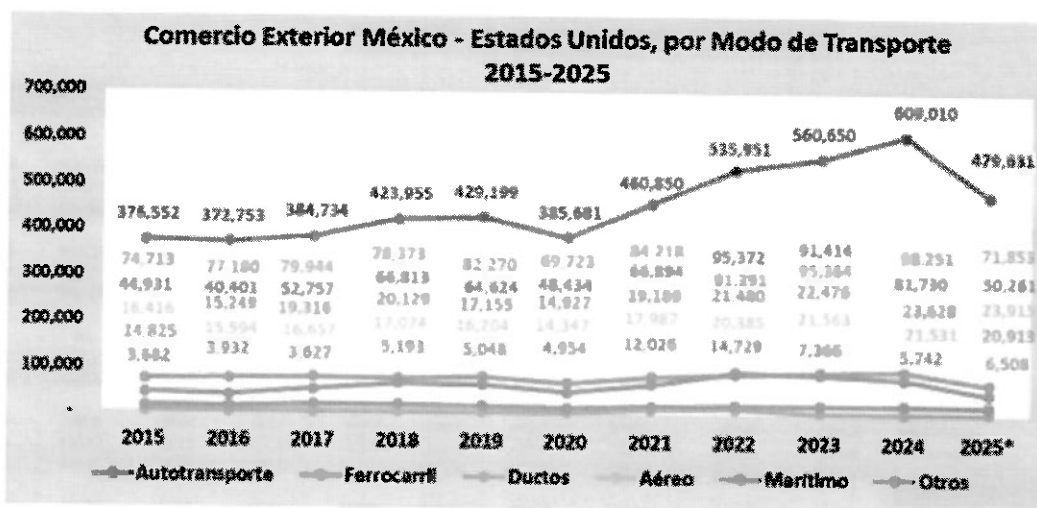
\*Boletín mensual noviembre 2025 estadística básica del autotransporte federal elaborada por la Dirección General de Autotransporte Federal. Liga para consulta [https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_BASICA/Boletines/Boletin\\_noviembre2025.pdf](https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/Boletines/Boletin_noviembre2025.pdf)



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

### \* Comercio Exterior México – USA

### Total de los Modos de Transporte, 2015-2025.



\*Boletín mensual noviembre 2025 estadística básica del autotransporte federal elaborada por la Dirección General de Autotransporte Federal. Liga para consulta [https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_BASICA/Boletines/Boletin\\_noviembre2025.pdf](https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/Boletines/Boletin_noviembre2025.pdf)

No obstante lo anterior, el autotransporte de carga terrestre es el más importante y usado en el país, además de que a lo largo del tiempo ha ido incrementando.

Uno de los mayores desafíos del sector transporte es elevar los niveles de seguridad vial, por lo que resulta prioritario verificar que los vehículos del autotransporte de carga de materiales y residuos peligrosos que circulan por la red carretera nacional cumplan con los estándares establecidos. En este contexto, la aplicación de la Norma NOM-023-SCT2/2011 contribuye de manera directa al fortalecimiento de la seguridad.

El transporte constituye un sector clave para el desarrollo económico, al facilitar la movilidad de personas y el flujo de mercancías, lo que impulsa la productividad en todos los sectores. Por ello, resulta fundamental contar con indicadores actualizados, lo cual se refleja en la publicación anual que realiza la SICT a través del documento Estadística Básica del Autotransporte Federal.

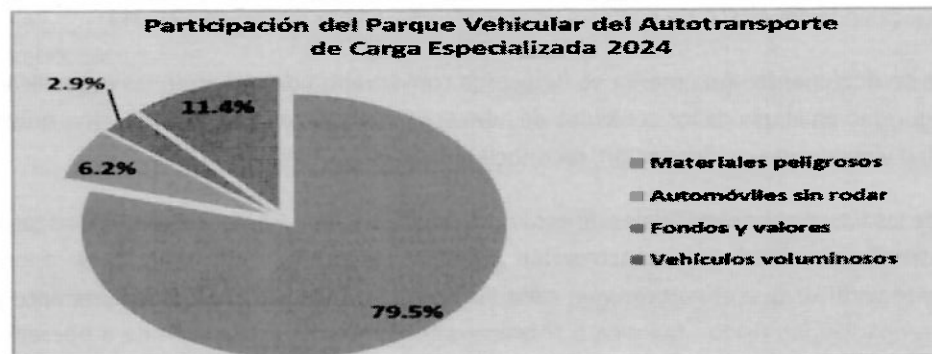
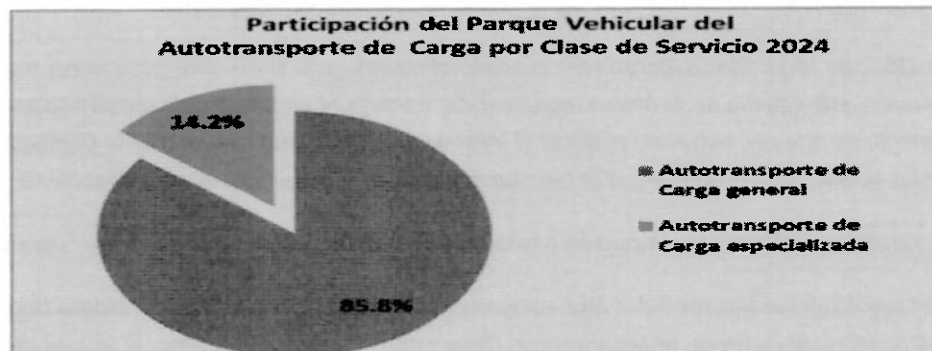
De acuerdo con la Estadística Básica del año 2024 de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, existe una flota de unidades de carga general a nivel nacional 1,231,482 unidades de diferentes capacidades, flota autotransporte de carga especializada 204,402 y de la cual hay 162, 447 unidades para materiales peligrosos que corresponde al 79.5% de la participación del parque vehicular de la carga especializada. (ver Tabla 2)



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

Tabla 2

Clase de Servicio	No. de Unidades
Autotransporte de Carga general	1,231,482
Autotransporte de Carga especializada	204,402
Materiales peligrosos	162,447
Automóviles sin rodar	12,796
Fondos y valores	5,877
Vehículos voluminosos	23,282
<b>Total</b>	<b>1,435,884</b>



\*Estadística básica del autotransporte federal año 2024 elaborada por la Dirección General de Autotransporte Federal. Liga para consulta [https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_BASICA/EST\\_BASICA\\_2024/Estad%C3%ADstica%20B%C3%A1sica%20del%20Autotransporte%20Federal%202024.pdf](https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2024/Estad%C3%ADstica%20B%C3%A1sica%20del%20Autotransporte%20Federal%202024.pdf)





En este contexto, se observa un aumento en el autotransporte de carga de materiales peligrosos de 162, 447 unidades donde los prestadores de servicios de transporte que empleen autotanques, contenedores cisterna o recipientes metálicos intermedios para graneles sometidos a presiones superiores a la atmosférica deben cumplir estrictamente con la normatividad aplicable al transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, lo cual representa un valor agregado en la calidad y seguridad de sus operaciones. La ausencia de la placa técnica impediría realizar una selección adecuada del tanque en función de las características físico - químicas del producto a transportar, comprometiendo la seguridad operativa y el cumplimiento regulatorio.

## CONCLUSIÓN

Con la presente revisión sistemática se da atención al mandato señalado en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, abordándose aspectos desde su diagnóstico, impactos o beneficios y diversos datos cualitativos y cuantitativos.

Se han realizado dos revisiones sistemáticas la primera en 2016 y la segunda en 2021. Con la presente revisión sistemática se da atención al mandato señalado en el artículo 32 de la LIC, el cual establece lo siguiente:

*Artículo 32. Las Normas Oficiales Mexicanas deberán 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 período quinquenal correspondiente.*

Abordándose aspectos desde su diagnóstico, impactos o beneficios y diversos datos cualitativos y cuantitativos.

Si bien se identifican hallazgos relevantes, medidas alternativas y propuestas de mejora, se considera necesario profundizar en determinados aspectos técnicos, a fin de analizarlos con mayor nivel de detalle y sustento, lo que permitirá contar con mayor certidumbre técnica en la definición de posibles modificaciones a la NOM-023-SCT2/2011.

En la construcción de este documento, igualmente se detectó la conveniencia de incluir en las especificaciones de la placa técnica aspectos de seguridad en el uso de los vehículos de nuevas tecnologías eléctricos o híbridos, que sean orientados a incrementar la seguridad vial durante su circulación, reconociendo su efectividad.

Se considera que una de las funciones primordiales de esta norma es la de asegurar la compatibilidad técnica del recipiente con la sustancia transportada, material de construcción, presión de diseño, Temperatura de operación, sustancias autorizadas. Esto permite verificar que el autotanque, cisterna portátil o RIG es estructuralmente apto para el producto, evitando fallas por incompatibilidad físico - química o sobrepresión. La placa técnica permite a operadores y cuerpos de emergencia identificar rápidamente las características del recipiente, lo que optimiza la respuesta, mitiga daños y protege vidas, infraestructura y medio ambiente. Se facilita la gestión de mantenimiento, la inspección periódica y la toma de decisiones técnicas sobre reparación, modificación o retiro del recipiente.





La NOM-023-SCT2/2011 es un pilar de seguridad industrial y vial, ya que convierte al recipiente de transporte en un sistema trazable, verificable y compatible, reduciendo la probabilidad y severidad de eventos catastróficos en el manejo de materiales y residuos peligrosos.

Sin perjuicio de lo expuesto, se determina la continuidad de la vigencia de la Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT2/2011, notificándose para ello el presente informe al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad con los resultados de esta revisión, dentro de los sesenta días posteriores a la terminación del periodo quinquenal correspondiente y se solicite la publicación del presente informe en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad. Lo anterior, conforme al artículo 32 de la LIC; ya que, de lo contrario, se afectará de manera relevante la circulación en condiciones de seguridad vial, así mismo se generaría un daño anticipado en las vías generales de comunicación, además de las afectaciones en la conectividad, productividad y competitividad del sector autotransporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos.

En este sentido, se propone que la Norma permanezca vigente, y que, de manera paralela, se considere su revisión y eventual modificación dentro del marco del Programa de Infraestructura de la Calidad 2026, a fin de asegurar su actualización, coherencia regulatoria y eficacia continua, sin generar vacíos normativos ni afectaciones a la seguridad operativa del transporte de materiales y residuos peligrosos.

Finalmente, se recomienda que cualquier modificación sustantiva que pudiera derivar en disposiciones adicionales o restrictivas para los permisionarios del servicio de autotransporte federal se encuentre debidamente sustentada en criterios técnicos, análisis de riesgo y evidencia objetiva, de tal forma que se garantice una clara relación causa-efecto entre las medidas propuestas y los beneficios esperados, tales como el fortalecimiento de la seguridad vial, la reducción de daños a la infraestructura carretera, la protección al medio ambiente o la mitigación de impactos adversos al subsector del autotransporte.



