

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 71 fracción II, 72 y 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 122 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como del artículo 6, numeral 1, fracción I; artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, el que suscribe, Yericó Abramo Masso, Diputado Federal de la LXVI Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presento Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 7o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

Cuántas veces nos ha tocado circular en una autopista de cuota y vemos que se hacen largas filas de 15 o 20 autos o tráileres y el cobro se torna estresante y tedioso, porque falta personal que cobre o faltan o no funcionan los sistemas de prepago.

En efecto, uno de los problemas más recurrentes que tienen los usuarios de las diversas carreteras de cuota a lo largo y ancho de en nuestro país lo constituye el hecho de que las casetas de cobro no funcionan de forma adecuada ni a su máximo potencial de atención.

Así lo refieren diversos medios periodísticos,<sup>1</sup> que señalan que, pese a los constantes aumentos al pago en las casetas de cobro, éstas siguen siendo ineficientes, como ejemplo de ello está la autopista Saltillo–Monterrey, en la que el tiempo de espera en fines de semana puede ser hasta de 20 minutos en algunos momentos. Además, en esta autopista se registra el problema de la ubicación de las casetas de cobro, ya que debido a la pendiente se registraron varios accidentes con fatales consecuencias.

En el 2024 presenté un punto de acuerdo, a nombre de las y los coahuilenses para solicitar que las autopistas de cobro de todo el país cuenten con el suficiente personal para operar de manera ágil y segura las 24 horas del día y así se agilice la movilidad de quienes pagan peajes carreteros.

---

<sup>1</sup> <https://eldiariodecoahuila.com.mx/2024/01/10/mejoras-a-la-autopista-salttillo-monterrey-tarea-pendiente/>

Con lo anterior se podría reducir el tiempo de demora que de acuerdo con Acha Daza, Jorge Artemio<sup>2</sup> es el tiempo promedio que permanece el vehículo en espera, ya sea en la zona de espera para tal motivo o en la cola para pasar a realizar su pago.

Lo anterior, debido a que muchas de ellas no las abren en su totalidad y eso genera largas filas para sus usuarios, además de que genera accidentes y múltiples retrasos día con día. Prueba de lo anterior, el pasado 08 de septiembre de 2021 un Tráiler se quedó sin frenos y embiste a varios autos en la caseta de San Marcos de la autopista México-Puebla.<sup>3</sup>

Asimismo, es necesario supervisar que los vehículos no se estacionen en los acotamientos ya que muchas veces tapan la vía y las incorporaciones a las áreas de cobro y eso genera largas filas.

Se requiere que cada autopista abra las casetas necesarias y cuenten con el personal suficiente para evitar la saturación en el cobro.

Considerando que hace un año, en febrero de 2023 la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT) anunció el incremento de tarifas 2023 en autopistas de cuota federal, que correspondió al 7.82% y se realiza con base en la inflación ocurrida en el curso del año precedente.<sup>4</sup>

En su página oficial informó mediante este comunicado y cito de manera textual *"Es importante señalar que la actualización de costos tiene por objeto que los proyectos de la Red de Autopistas de Cuota Federal mantengan un equilibrio económico, ya que los ingresos son empleados en la administración, operación, conservación y mantenimiento de las autopistas"*.

---

<sup>2</sup> Acha Daza Jorge Artemio, Instituto Mexicano del Transporte, Análisis de colas en autopistas de cuota en México. Consultado en <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt609.pdf>.

<sup>3</sup> Consultado en <https://www.contrareplica.mx/nota-Trailer-se-queda-sin-frenos-y-embiste-a-varios-autos-en-la-Mexico-Puebla--20218912>.

<sup>4</sup> <https://www.gob.mx/sct/prensa/informa-sict-actualizacion-de-tarifas-2023-en-autopistas-de-cuota-federal-luego-de-un-ano-sin-incremento>.

También de manera textual afirmaron que *"La SICT reforzará la supervisión para que los concesionarios ofrezcan las mejores condiciones de seguridad, comodidad y atención a lo largo de la Red de Autopistas Federales"*.

Estas dos afirmaciones parecen no corresponder con la realidad, pues a lo largo y ancho del país se pueden observar las malas condiciones de los diferentes tramos carreteros, así como las largas filas y los prolongados tiempos de espera que se deben de realizar en las casetas de cobro.

Si bien, no es malo que existan inversiones que deben de ser sustentables y generar remuneración para los inversores de la infraestructura carretera, es imperante que el servicio que se preste sea óptimo, cómodo y seguro.

Con la atención de la problemática descrita, estaremos en posibilidad de contar con mejor infraestructura y personal, que garanticen mayor seguridad y celeridad en las casetas de cobro de las diversas vías de comunicación de nuestro país.

Cabe destacar que el pasado 9 de mayo del presente año se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-033-SCT2-2024, Diseño de plazas de cobro en carreteras. Criterios de seguridad vial, cuyo objetivo es establecer los criterios de carácter general para la ubicación y diseño de las plazas de cobro, con el propósito de salvaguardar a las personas, vehículos y elementos que integran dichas plazas en las carreteras concesionadas, así como reducir los tiempos de espera de los usuarios por su impacto en la seguridad vial.<sup>5</sup>

La aplicación de dicha norma es obligatoria en las carreteras federales y estatales concesionadas, a fin de proveer seguridad vial a los usuarios que transiten por las carreteras y sus plazas de cobro, de forma que éstas cuenten con elementos y señalamiento vial que los protejan, donde es alto el riesgo de que por condiciones meteorológicas, por fallas mecánicas, por errores de los conductores o por características específicas del camino, los vehículos pudieran impactar contra otros vehículos o contra los elementos que integran las plazas de cobro.

En las consideraciones de este documento se señala que *"es necesario establecer los criterios de carácter general para la ubicación y diseño de las plazas de cobro, con el*

---

<sup>5</sup> Consultado en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5756899&fecha=09/05/2025](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5756899&fecha=09/05/2025).

*propósito de salvaguardar a las personas, vehículos y elementos que integran dichas plazas en las carreteras concesionadas, así como reducir los tiempos de espera de los usuarios por su impacto en la seguridad vial."*

*Por otra parte, se destaca que: una de las principales preocupaciones y áreas de oportunidad en la operación de las plazas de cobro es el índice de siniestros viales que se presentan en las mismas; si bien estos incidentes no muestran una tasa alta de ocurrencia en el contexto de la siniestralidad vial del país, sí que derivan en consecuencias de alto impacto que suelen ser fatales tanto para los usuarios de las carreteras como para el personal que labora en dichas plazas.*

*Asimismo, señala que "otras grandes preocupaciones asociadas a la necesidad de incrementar la seguridad vial en las plazas de cobro son los retrasos que experimentan los usuarios para realizar el pago debido al impacto en la formación de filas de espera."*

*Por lo que destaca que: como parte de las estrategias de corto plazo a considerar en la atención a estas áreas de oportunidad, está la correspondiente a la modernización de la infraestructura y operación de las plazas de cobro, de forma tal que se brinden criterios de seguridad vial y eficiencia en su operación, relativos a su ubicación, a informar oportunamente a los conductores sobre los carriles de cobro que se encuentren en servicio, métodos específicos de pago, prevenirlos para reducir la velocidad de viaje en la cercanía a la plaza de cobro, así como instalar correctamente los equipos y dispositivos de seguridad en las plazas de cobro, Finalmente, esta Norma Oficial Mexicana contempla proporcionar los criterios que permitan evitar la ocurrencia de siniestros fatales en las plazas de cobro.*

*En esta Norma se define como **plaza de cobro** al área en el camino que se integra por la zona administrativa (incluye sala de operación) y el diamante de transición (incluye las casetas), cuyas funciones principales son el control de tránsito y el cobro de peaje por el uso de la carretera.*

*De igual manera se define como **Plaza de cobro de circulación continua** a la Sección en el camino cuya función es el registro y cobro de peaje sin que el vehículo deba detenerse o disminuir su velocidad.*

Por otra parte, se conceptualiza a **los Sistemas inteligentes de transporte (SIT)** como *el conjunto de soluciones tecnológicas que permiten el control, gestión y seguimiento del tránsito con objeto de mejorar la seguridad vial y eficiencia de los traslados en calles y carreteras.*

Asimismo a **TAG** (Transpondedor de telepeaje) como el Dispositivo electrónico capaz de almacenar, recibir y transmitir datos a través de señales de radiofrecuencia y de comunicarse con antenas de telepeaje. Está formado por un circuito electrónico, una antena, una cubierta protectora y, en su caso, una batería.

Este documento señala que *las plazas de cobro se clasifican de acuerdo con su ubicación en troncales y auxiliares, en las cuales se pueden emplear sistemas de operación abierto o cerrado y distintas modalidades de cobro.*

*Las **Plaza de cobro troncales**, son las plazas de cobro localizada sobre el eje troncal de una carretera de cuota, transversal a la superficie de rodadura, de un sentido de circulación o de ambos.*

*Las **Plaza de cobro auxiliar** son plazas de cobro complementarias instaladas para acceder o salir de una carretera de cuota.*

En cuanto a los tipos de sistemas de operación se encuentra **el Sistema abierto** que es *en el peaje se cobra en un punto por cada tramo operativo, el cual corresponde a una sección del total de la longitud de la carretera. Según la longitud de la vía, en el sistema abierto operan una o más plazas de cobro troncales y en algunos casos con plazas de cobro auxiliares complementarias. En las plazas de cobro, troncales o auxiliares, se efectúan los cobros de las tarifas de los tramos o subtramos operativos correspondientes a los tipos de vehículos, con independencia de la distancia que los vehículos recorran de dicho tramo o subtramo; el **Sistema cerrado** es en el peaje se cobra por kilómetro de uso de la carretera. Se distingue del sistema abierto al delimitar un área de operación confinada donde al usuario que entra a la carretera se le entrega una tarjeta o se le identifica por algún medio que indique el punto de entrada del vehículo y, al arribar a la salida que le corresponde, se le cobra solamente por el recorrido efectuado.*

En lo que se refiere a las modalidades de cobro esta norma señala los siguientes:

**Carriles con pago manual:** el usuario hace el pago del peaje en efectivo, asistido por personal en las casetas de cobro, una vez clasificado su vehículo en el sistema de control de tránsito, y se emite un boleto de pago con la información de la plaza de cobro.

**Carriles con pago manual y por telepeaje:** pago multimodal o mixto, manual y por telepeaje. La capacidad promedio de cruce/carril de esta modalidad es de seiscientos (600) a setecientos (700) vehículos ligeros por hora.

**Carriles con pago exclusivo por telepeaje:** operan exclusivamente con sistemas electrónicos de cobro a través de un dispositivo TAG adherido a los vehículos o portátil, que al aproximarse a la zona de cobro realiza la lectura y el registro de los datos del TAG en el sistema de control de tránsito para abrir la barrera. El control de acceso se efectúa mediante pórticos electrónicos, que pueden informar al usuario sobre el saldo de su dispositivo TAG y la autorización de acceso en función de éste, o bien, su reconducción hacia una vía de escape por saldo insuficiente.

La capacidad promedio de cruce/carril de esta modalidad electrónica es de novecientos (900) a mil doscientos (1 200) vehículos ligeros por hora. La operación de cruce quedará registrada en la plaza de cobro con información del TAG, la tarifa, clasificación, modo de pago, imagen, nombre de la plaza, fecha, horario y carril de pago, entre otros.

**Carriles exprés (SENTRI o Ready Lane):** se ubican en puertos fronterizos al norte de México. Además de los carriles regulares, cuentan con carriles exprés de los programas SENTRI (Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection) o Ready Lane, que agilizan el cruce de viajeros de bajo riesgo a EE.UU., al disminuir el tiempo de revisión aduanal y el tiempo de pago de tarifa por el cruce internacional, mediante un método de prepago.

**Carriles de circulación continua (Free Flow):** operan con sistemas electrónicos para el cobro del peaje sin transiciones ni barreras físicas, que permiten el flujo vehicular a la velocidad de operación de la carretera.

En lo referente a las **Especificaciones para el diseño** se indica que las plazas de cobro están integradas por la plataforma de arribo, compuesta por las zonas de transición de entrada y de aproximación, así como por las edificaciones (sala de operación y zona administrativa), casetas de cobro y zonas de aceleración y de transición de salida.

*El diseño de las plazas de cobro está basado en factores cuantificables como la demanda y composición del tránsito, tipos de sistemas de operación (abierto o cerrado), métodos de cobro, disponibilidad del derecho de vía, e infraestructura de agua, energía y comunicaciones.*

***Para el Análisis de la demanda*** la determinación del volumen de tránsito es un insumo básico en la planeación, diseño, operación y mantenimiento de la infraestructura carretera, y resulta primordial para el dimensionamiento del número de carriles de cobro que permitan atender las necesidades del tránsito actual y futuro, considerando tasas de crecimiento para un horizonte de proyecto de treinta (30) años. En ese sentido, el análisis de la demanda tiene por objeto determinar el volumen de tránsito, clasificación vehicular, distribución horaria, distribución estacional, distribución direccional y tasa de crecimiento anual, a efecto de definir el volumen horario de diseño.

*En cualquier caso, la capacidad de las plazas de cobro quedará definida por la combinación del número de carriles de cobro, los tiempos de transacción en las modalidades de cobro disponibles (sean éstas manuales, por telepeaje o multimodales) y la clasificación vehicular.*

***La ubicación de la plaza de cobro*** es una decisión importante para su correcto funcionamiento, por lo cual, para el caso de carreteras nuevas, deberá plantearse desde el proyecto. Para el caso de carreteras existentes no pueden establecerse criterios rígidos que conduzcan a la mejor decisión, su ubicación deberá definirse analizando los atributos básicos de todo proyecto vial como operatividad y economía, así como cualquier otra particularidad relevante para el proyecto, pero priorizando la seguridad vial. En cualquier caso, la ubicación de las plazas de cobro deberá garantizar la seguridad vial, evitando que se presenten siniestros viales.

*Las plazas de cobro deben estar situadas de forma que los conductores puedan verlas, conduciendo a la velocidad indicada y con una distancia de visibilidad de parada adecuada antes de la zona de aproximación. Las nuevas plazas de cobro troncales no se ubicarán en las proximidades de enlaces o gazas de otras vías; se recomienda una distancia mínima desde el diamante de transición hasta cualquier enlace o gaza de uno coma cinco (1,5) kilómetros en entornos con zonas urbanas colindantes y de tres (3)*

kilómetros en zonas interurbanas. La construcción de las nuevas plazas de cobro auxiliares no debe realizarse en gasas o enlaces de intersecciones.

Para seleccionar la ubicación de una plaza de cobro, se deben evitar sitios posteriores a un tramo con pendiente descendente sostenida en donde vehículos, principalmente de carga, pudieran presentar problemas con sus sistemas de frenado.

Para definir la ubicación de una plaza de cobro, se deberá contar con el derecho de vía necesario para alojar, entre otros, el diamante de transición, las edificaciones necesarias y las obras de drenaje.

Las áreas de servicio tales como sanitarios, estaciones de servicio, tiendas de conveniencia y estacionamiento, se deberán localizar a una distancia mayor de un kilómetro del diamante de transición.

Aunado a lo anterior se señala en esta norma que las casetas de cobro deberán instalarse sobre isletas de concreto, las cuales deberán tener una altura mínima de quince (15) centímetros y máxima de veinte (20) centímetros con respecto a la superficie de rodadura, un ancho de dos (2) metros y un largo según indique el proyecto aprobado por la Autoridad responsable de la carretera.

Otro tema de interés es **la Eficiencia operativa**, en este rubro se indica que el concesionario de la carretera o su operador deberá garantizar el flujo constante del tránsito a través de las plazas de cobro y no causar demora en el proceso de pago de la cuota. Si la fila de espera para realizar el pago supera la zona de aproximación, el operador deberá tomar las medidas necesarias para agilizar el flujo de los vehículos, con medidas como apertura de los carriles de cobro cerrados, habilitación de los carriles bidireccionales o suprimir el cobro. Lo anterior para evitar que se presenten siniestros viales a causa de la formación de filas de espera.

Asimismo, se deberán establecer los sistemas que permitan a los usuarios no demorar por efecto de pago de peajes más de tres (3) minutos o permanecer en el carril de cobro más allá de la zona de aproximación; de lo contrario, el concesionario o su operador deberá permitir el paso franco, libre, sin costo, de los vehículos automotores en tanto no se disminuya el tiempo y la longitud de espera establecidos en este capítulo.

Por otra parte se establece en esta norma que los responsables de **la conservación** de *las carreteras deben asegurar que las plazas de cobro en los tramos a su cargo siempre estén en condiciones de funcionar correctamente, por lo que deben implementar los programas de conservación rutinaria y periódica que se hayan previsto. Los programas de conservación rutinaria y periódica se deben formular para cada año en función de los distintos elementos que integran su señalamiento, dispositivos de seguridad, pavimento, edificios, drenaje, equipamiento e iluminación.*

En lo concerniente a una posible **Ampliación** se señala que *la planeación del desarrollo de la carretera durante el periodo de concesión deberá contemplar la expansión o modernización de la misma, incluidas sus plazas de cobro. En dicha planeación se observará lo establecido en los planes de desarrollo territorial de carácter federal, estatal o municipal que contengan el uso futuro de los terrenos de un municipio, ciudad o región. Por lo cual, debe asegurarse el derecho de vía de las áreas necesarias para la expansión o modernización de la plaza de cobro.*

Asimismo se indica que *las autoridades estatales responsables de proyectar, construir, operar y conservar las plazas de cobro, deben verificar que los elementos que integran el diseño geométrico, el señalamiento vial y los dispositivos de seguridad de las plazas de cobro de las carreteras estatales concesionadas, cumplan con las disposiciones de esta Norma mediante programas periódicos, según las estrategias que establezcan dichas autoridades.*

De igual forma se señala que *la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de las Direcciones Generales de Desarrollo Carretero y de Servicios Técnicos, así como las autoridades estatales encargadas de proyectar, construir, operar y conservar carreteras concesionadas y sus plazas de cobro, cada una en el ámbito de su competencia, son las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana.*

Esta norma es de observancia obligatoria en carreteras concesionadas de jurisdicción federal y estatal y entrará en vigor a los ciento ochenta (180) días naturales siguientes de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. (9 de mayo de 2025).

Ante los eventos de tragedias en las casetas de cobro registrados en nuestro país y la necesidad de hacer más ágil el cobro de peaje en las mismas, se requiere

garantizar a los usuarios un sistema de cobro ágil, es decir, que funcionen en tiempo y forma y se logre reducir el tiempo promedio de espera.

Es por ello y en concordancia con la NOM NOM-033-SCT2-2024, Diseño de plazas de cobro en carreteras. Criterios de seguridad vial, que proponemos la adición de un párrafo a la fracción III. del artículo 7o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Para una mejor identificación de la propuesta se presenta el siguiente cuadro comparativo.

**Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**

| <b>Texto propuesto en el Dictamen<br/>DICE:</b>                                                                                                                                                              | <b>Propuesta de Modificación<br/>DEBE DECIR:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Artículo 7o.-</b> Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. II. ...</p> <p>III. ...</p> <p><b>Sin correlativo.</b></p> | <p><b>Artículo 7o.-</b> Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>Para efectos del cobro en las casetas de las carreteras, se deberá garantizar el flujo constante del tránsito a través de las plazas de cobro y no causar demora en el proceso de pago de la cuota, en caso de no ser así, se deberá de tomar las medidas necesarias para agilizar el flujo de los vehículos, con medidas como apertura de los carriles de cobro cerrados, habilitación de los carriles bidireccionales o suprimir el cobro. Asimismo, se deberán establecer los sistemas que permitan a los usuarios no demorar por efecto de pago</p> |

| Texto propuesto en el Dictamen<br>DICE: | Propuesta de Modificación<br>DEBE DECIR:                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                         | de peajes más de tres (3) minutos o permanecer en el carril de cobro más allá de una fila de 10 autos, de lo contrario, el concesionario o su operador deberá permitir el paso franco, libre, sin costo, de los vehículos automotores. |

En atención a lo anteriormente expuesto y con el fin de agilizar el cobro en las casetas de nuestro país y contribuir a una mejor movilidad en las mismas, acudo a esta Tribuna para someter a la consideración de este Pleno y solicitar su respaldo a la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 7o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.**

**Artículo Único.** Se adiciona un párrafo segundo a la fracción III del artículo 7o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 7o.-** Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:

**I. II. ...**

**III. ...**

Para efectos del cobro en las casetas de las carreteras, se deberá garantizar el flujo constante del tránsito a través de las plazas de cobro y no causar demora en el proceso de pago de la cuota, en caso de no ser así, se deberán de tomar las medidas necesarias para agilizar el flujo de los vehículos, con medidas como apertura de los carriles de cobro cerrados, habilitación de los carriles bidireccionales o suprimir el cobro. Asimismo, se deberán establecer los sistemas que permitan a los usuarios no demorar por efecto de pago de peajes más de tres (3) minutos o permanecer en el carril de cobro más allá de

una fila de 10 autos, de lo contrario, el concesionario o su operador deberá permitir el paso franco, libre, sin costo, de los vehículos automotores.

### **TRANSITORIOS**

**Único.-** El presente Decreto entrará en vigor a los ciento ochenta (180) días al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 2 días del mes de julio de 2025.

**Atentamente**

**Diputado Yericó Abramo Masso**