



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES PARA REGULAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS, POR SERVICIO DE TAXI O APLICACIÓN, EN LO AEROPUERTOS DE MÉXICO.



## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES PARA REGULAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS, POR SERVICIO DE TAXI O APLICACIÓN, EN LO AEROPUERTOS DE MÉXICO.**

Quienes suscriben, **senadoras y senadores Cristina Ruiz Sandoval, Alejandro Moreno Cárdenas, Manuel Añorve Baños, Alma Carolina Viggiano Austria, Pablo Guillermo Angulo Briceño, Rolando Rodrigo Zapata Bello, Claudia Edith Anaya Mota, Miguel Ángel Riquelme Solís, Mely Romero Celis, Paloma Sánchez Ramos, Ángel García Yáñez, Karla Guadalupe Toledo Zamora y Anabell Ávalos Zempoalteca, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión**, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71 y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos y los artículos 8 y 164 del Reglamento del Senado de la República; sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Iniciativa con proyecto de decreto

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

La movilidad terrestre en los aeropuertos mexicanos se ha convertido en uno de los puntos más visibles de fricción entre regulación, competencia y servicio al usuario.

En los hechos, el problema ya no puede entenderse como una disputa privada entre prestadores, sino como una falla de diseño normativo que afecta directamente a miles de personas usuarias, compromete



la operación ordenada de los aeropuertos y genera incentivos para la confrontación, la opacidad tarifaria y la inseguridad.

En fechas recientes, esta tensión volvió a hacerse evidente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, donde se registraron bloqueos y protestas relacionadas con la operación de taxis concesionados y servicios prestados mediante plataformas tecnológicas, con afectaciones directas al acceso a las terminales y a la movilidad de los pasajeros.

El problema de fondo no radica en la existencia de una u otra modalidad de transporte, sino en la ausencia de reglas claras, equitativas y aplicables para su convivencia dentro del entorno aeroportuario.

Durante años, el debate se ha planteado en términos de exclusión: o se protege a los taxis autorizados del aeropuerto, o se permite el ingreso irrestricto de las plataformas.

Ese planteamiento es equivocado. Ni la prohibición absoluta ni la apertura desordenada resuelven el interés público.

La primera genera mercados cerrados, reduce opciones para el usuario y puede propiciar tarifas poco competitivas; la segunda puede derivar en saturación operativa, prestación irregular del servicio, conflictos de seguridad y ausencia de controles mínimos de identificación, responsabilidad y trazabilidad.

La obligación del legislador no es escoger ganadores, sino construir reglas para que la competencia exista bajo condiciones de legalidad, seguridad y equidad.



Hoy, el marco jurídico federal contiene facultades relevantes, pero dispersas e insuficientes para atender integralmente esta realidad.

La Ley de Aeropuertos regula la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles; además, reconoce que los aeródromos de servicio al público deben prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminada a las personas usuarias, y confirma la jurisdicción federal sobre la administración, operación y explotación de los aeródromos civiles. Por su parte, la Ley de Aviación Civil confiere a la Secretaría atribuciones en materia de aviación civil y aeroportuaria, mientras que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal regula los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares en las vías generales de comunicación.

Sin embargo, del texto vigente de estos ordenamientos se desprende que **no existe todavía un régimen legal expreso y sistemático sobre la movilidad terrestre aeroportuaria**, entendido como el acceso, ascenso, descenso, abordaje, permanencia operativa, información al usuario y uso de infraestructura aeroportuaria por taxis, plataformas tecnológicas y demás modalidades legalmente autorizadas. Esa ausencia normativa explica buena parte de los conflictos actuales.

La falta de una regulación específica produce, al menos, cinco efectos negativos.

Primero, genera incertidumbre jurídica para las personas usuarias, que muchas veces no saben qué servicios pueden abordar



legalmente, dónde hacerlo, cuánto van a pagar, ni qué autoridad debe atender una queja.

Segundo, crea un terreno propicio para abusos tarifarios, cobros opacos, negativas arbitrarias de servicio y prácticas de presión comercial dentro o en las inmediaciones del aeropuerto.

Tercero, provoca desventajas competitivas artificiales entre prestadores, pues algunos enfrentan cargas de acceso, contraprestaciones o controles que otros eluden o sortean en los hechos.

Cuarto, complica la gestión operativa del aeropuerto, al no existir reglas uniformes sobre bahías, zonas de ascenso y descenso, tiempos de permanencia, carriles, señalización, registro de vehículos o mecanismos de trazabilidad.

Quinto, favorece escenarios de confrontación social que terminan afectando al usuario, a la conectividad y a la imagen institucional del sistema aeroportuario nacional.

Frente a esta realidad, la presente iniciativa parte de una premisa básica: **el aeropuerto es una zona federal estratégica cuya operación debe regirse por criterios de seguridad, eficiencia, accesibilidad, competencia y protección a las personas usuarias**, sin desconocer que las entidades federativas y los municipios conservan atribuciones relevantes en materia de movilidad y transporte local.

Por ello, la propuesta no invade la esfera local de permisos, concesiones o licencias urbanas; lo que hace es regular, desde la



competencia federal, las condiciones de acceso y operación dentro del recinto aeroportuario y de su infraestructura asociada.

Se trata, en otras palabras, de ordenar el espacio aeroportuario, no de sustituir a las autoridades locales en la regulación del transporte en general. Esa delimitación es indispensable para dotar de viabilidad constitucional y operativa a la reforma.

La iniciativa propone reconocer expresamente la **movilidad terrestre aeroportuaria** como una materia regulable dentro del sistema federal aeroportuario.

Ello implica definirla legalmente y sujetarla a reglas específicas sobre acceso, ascenso, descenso, abordaje, precontratación, espera, circulación controlada y uso de infraestructura.

Con esta definición se supera la ambigüedad actual, que ha permitido que una parte del conflicto se desarrolle en zonas grises, con interpretaciones contradictorias entre autoridades, operadores aeroportuarios y prestadores del servicio. El objetivo es dar certeza jurídica donde hoy predominan la discrecionalidad y el conflicto.

De igual forma, la iniciativa plantea que dicho servicio pueda prestarse por **taxis autorizados, vehículos vinculados a plataformas tecnológicas y demás modalidades de transporte terrestre de pasajeros legalmente autorizadas**, bajo un principio de **competencia equitativa**.



Esto significa abandonar el falso dilema entre monopolio y desregulación.

La propuesta reconoce que los taxis aeroportuarios cumplen una función relevante y que han realizado inversiones y asumido obligaciones específicas; pero también reconoce que las plataformas digitales responden a una demanda real de flexibilidad, información anticipada, trazabilidad tecnológica y opciones de precio para las personas usuarias.

La ley no debe blindar privilegios ni legitimar informalidades: debe someter a todos a reglas comunes y objetivas.

Bajo esa lógica, uno de los ejes de la iniciativa es prohibir las **exclusividades, barreras de acceso o restricciones injustificadas** dentro del aeropuerto, salvo cuando estén plenamente sustentadas en razones de seguridad, protección civil, capacidad instalada, movilidad o interés público.

Esta previsión es central porque, en la práctica, muchos de los conflictos no nacen de la competencia misma, sino de la ausencia de criterios transparentes para decidir quién entra, cómo entra, dónde opera y cuánto paga por hacerlo.

Si el acceso a la infraestructura aeroportuaria puede condicionarse, debe hacerse bajo parámetros públicos, razonables, proporcionales y no discriminatorios. Sólo así la autoridad podrá diferenciar entre una regulación legítima y una barrera artificial de mercado.

La iniciativa también fortalece la dimensión de **protección al usuario**, que debe ser el centro de toda política pública en esta materia.



Por ello se prevé que, con independencia de la modalidad elegida, la persona usuaria conozca de manera previa la identificación del vehículo y de la persona conductora, el precio total o una estimación objetiva del servicio, los medios de pago disponibles y los canales de atención de quejas y emergencias.

Esta obligación responde a una necesidad concreta: en un entorno tan sensible como el aeroportuario, el usuario no sólo requiere opciones, sino certidumbre.

Elegir con libertad no sirve de mucho si no existe información suficiente, si el cobro es imprevisible o si la seguridad depende de la informalidad de cada operador.

Otro componente esencial es la atribución expresa a la Secretaría y a la Agencia Federal de Aviación Civil para emitir disposiciones técnico-administrativas y vigilar su cumplimiento.

La experiencia demuestra que la ley por sí sola no basta si no existe una autoridad claramente facultada para traducir sus principios en reglas operativas: zonas de ascenso y descenso, carriles y bahías, registros, señalización, tiempos de permanencia, interoperabilidad tecnológica, atención de quejas, trazabilidad y protocolos de seguridad.

La iniciativa, por ello, no se limita a una declaración programática, sino que construye un andamiaje regulatorio que permite pasar del conflicto improvisado a la gobernanza efectiva del sistema.

Asimismo, la propuesta incorpora mecanismos correctivos frente a fallas de competencia.



Cuando no existan condiciones razonables de mercado, cuando se detecten barreras indebidas de acceso o cuando existan prácticas abusivas reiteradas, la autoridad aeroportuaria podrá apoyarse en la opinión de la Comisión Nacional Antimonopolio para establecer medidas regulatorias temporales sobre tarifas, contraprestaciones, zonas operativas o condiciones de acceso a infraestructura.

Esta previsión no tiene un propósito intervencionista, sino preventivo: busca evitar que el vacío normativo o la captura de espacios estratégicos terminen convirtiendo al aeropuerto en un mercado cerrado o en una zona de tolerancia regulatoria.

La reforma, además, tiene una virtud institucional adicional: articula tres ordenamientos que hoy operan de manera paralela.

La Ley de Aeropuertos concentra la regulación sustantiva del recinto y de la infraestructura; la Ley de Aviación Civil aporta las facultades regulatorias y de vigilancia de la autoridad aeronáutica; y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal permite coordinar la relación entre autotransporte federal y transporte local vinculado a los aeropuertos.

Esta integración normativa evita vacíos, reduce contradicciones y manda una señal clara: el Estado mexicano reconoce que la conectividad aérea no termina en la pista ni en la terminal, sino en la capacidad real de las personas para entrar y salir del aeropuerto con seguridad, libertad de elección y condiciones justas.

En suma, esta iniciativa no pretende favorecer indebidamente a taxis ni a plataformas.



Su propósito es más serio y más responsable: **poner orden donde hoy hay conflicto, abrir competencia donde hoy puede haber cierre, establecer controles donde hoy hay discrecionalidad y proteger al usuario donde hoy predominan la incertidumbre y el abuso.**

Un aeropuerto moderno no puede seguir operando con reglas incompletas para una de las etapas más sensibles del viaje.

La movilidad terrestre aeroportuaria debe dejar de ser un espacio de confrontación y convertirse en un servicio regulado, seguro, transparente y equitativo. Ese es, precisamente, el objetivo de la presente iniciativa.

A continuación, se presenta el cuadro comparativo en el que se presentan estas reformas:

LEY DE AVIACIÓN CIVIL	
TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE TEXTO
<p><b>Artículo 6.</b> Corresponde a la Secretaría, en materia de aviación civil y aeroportuaria, el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>Al</p> <p>X. (...)</p>	<p><b>Artículo 6.</b> Corresponde a la Secretaría, en materia de aviación civil y aeroportuaria, el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>Al</p> <p>X. (...); <b>y</b></p>



	<p><b>XI. Formular y conducir, en coordinación con las autoridades competentes, la política pública de movilidad terrestre aeroportuaria, a efecto de garantizar seguridad, accesibilidad, competencia efectiva, calidad, información veraz, transparencia y no discriminación entre las modalidades legalmente autorizadas de transporte terrestre de personas usuarias de los aeropuertos.</b></p>
<p><b>Artículo 6 Bis.</b> A la Agencia Federal de Aviación Civil, le corresponde ejercer las atribuciones siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>Al</p> <p>X. (...)</p>	<p><b>Artículo 6 Bis.</b> A la Agencia Federal de Aviación Civil, le corresponde ejercer las atribuciones siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>Al</p> <p>X. (...); <b>y</b></p> <p><b>X Bis. Expedir disposiciones técnico administrativas y vigilar su cumplimiento en</b></p>



<p>(...)</p>	<p><b>materia de movilidad terrestre aeroportuaria, incluyendo acceso, ascenso, descenso, abordaje, precontratación, permanencia operativa, uso de infraestructura, identificación de vehículos y personas conductoras, seguros, mecanismos de trazabilidad, información previa a las personas usuarias, atención de quejas y medidas de seguridad dentro de los aeródromos civiles de servicio al público;</b></p> <p>(...)</p>
<p><b>(Sin correlativo)</b></p>	<p><b>Artículo 7 Ter. La Agencia Federal de Aviación Civil, por conducto de las comandancias de aeropuerto, vigilará el cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia de movilidad terrestre aeroportuaria dentro de los aeródromos civiles de servicio al público.</b></p>



	<p>Para tal efecto, las comandancias de aeropuerto podrán coordinarse con las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias aeroportuarias, con las autoridades federales, estatales, municipales o de la Ciudad de México competentes en materia de movilidad, transporte, seguridad pública y protección civil, así como con las demás autoridades que ejerzan funciones en el aeropuerto.</p> <p>Las medidas que se adopten deberán ser objetivas, fundadas, motivadas, proporcionales y no discriminatorias.</p>
--	---

<b>LEY DE AEROPUERTOS</b>	
<b>TEXTO ACTUAL</b>	<b>PROPUESTA DE TEXTO</b>
<b>ARTICULO 43.</b> En materia de	<b>ARTICULO 43.</b> En materia de



<p>administración corresponderá a los concesionarios y permisionarios, entre otros:</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>VI. En el caso de aeropuertos, los concesionarios deberán coordinar las operaciones y demás servicios que se presten en el mismo, sobre bases equitativas y no discriminatorias, y</p> <p>(...)</p>	<p>administración corresponderá a los concesionarios y permisionarios, entre otros:</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>VI. En el caso de aeropuertos, <b>coordinar las operaciones, los servicios y la movilidad terrestre aeroportuaria que se presten en el mismo, sobre bases equitativas y no discriminatorias;</b></p> <p>(...); y</p> <p><b>VIII. Establecer mecanismos objetivos, transparentes, proporcionales y no</b></p>
---	--



	<p><b>discriminatorios para el acceso, ascenso, descenso, abordaje, permanencia operativa y uso de infraestructura por parte de quienes presten servicios de movilidad terrestre aeroportuaria, en términos de esta Ley, su Reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables.</b></p>
<p><b>(Sin correlativo)</b></p>	<p><b>Artículo 48 Bis. El servicio de movilidad terrestre aeroportuaria comprende el traslado remunerado de personas usuarias con origen o destino en un aeropuerto, así como las actividades de acceso, ascenso, descenso, abordaje, precontratación, espera, circulación controlada y uso de infraestructura asociada dentro del aeródromo civil de servicio al público.</b></p> <p><b>Este servicio podrá prestarse</b></p>



	<p><b>mediante taxi autorizado, vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de intermediación y demás modalidades de transporte terrestre de pasajeros legalmente autorizadas, siempre que cuenten con las autorizaciones, registros o permisos federales, estatales, municipales o de la Ciudad de México que resulten aplicables, así como con el registro aeroportuario individual o colectivo que determinen las disposiciones técnico-administrativas correspondientes.</b></p> <p><b>Queda prohibido establecer exclusividades, barreras de acceso o restricciones injustificadas que impidan la operación de cualquiera de las modalidades legalmente autorizadas, salvo por razones de seguridad, protección civil,</b></p>
--	---



	<p><b>capacidad instalada, eficiencia operativa, movilidad o interés público, debidamente fundadas y motivadas.</b></p> <p><b>Las contraprestaciones que, en su caso, se cobren por el acceso o uso de infraestructura aeroportuaria deberán ser públicas, razonables, proporcionales, transparentes y no discriminatorias.</b></p> <p><b>Las personas usuarias deberán conocer, de manera previa a la contratación o abordaje, la identificación del vehículo y de la persona conductora, el precio total o su estimación objetiva, los medios de pago aceptados y los canales de atención de quejas y emergencias.</b></p>
<p><b>ARTICULO 53.</b> En los aeródromos civiles de servicio al público, se prestarán los servicios</p>	<p><b>Artículo 53.</b> En los aeródromos civiles de servicio al público, se prestarán los servicios</p>



<p>aeroportuarios y complementarios a todas las personas usuarias solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio, y conforme a las prioridades de turno y horarios establecidos en las reglas de operación del aeródromo civil, de acuerdo con las disposiciones técnico-administrativas señalados por la Agencia Federal de Aviación Civil.</p> <p>Los servicios aeroportuarios se prestarán en forma gratuita a las aeronaves de Estado militares y aquéllas que realicen funciones de seguridad nacional.</p>	<p>aeroportuarios, complementarios <b>y de movilidad terrestre aeroportuaria</b> a todas las personas usuarias solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad, <b>seguridad</b> y precio, y conforme a las prioridades de turno, horarios y reglas de operación establecidas por la autoridad competente.</p> <p>Los servicios aeroportuarios se prestarán en forma gratuita a las aeronaves de Estado militares y aquéllas que realicen funciones de seguridad nacional.</p>
<p><b>ARTICULO 57.</b> El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios y base fija de operaciones, el número de estos</p>	<p><b>Artículo 57.</b> El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios, base fija de operaciones <b>y movilidad</b></p>



no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad.

En caso de que una concesionaria niegue la entrada al aeródromo a una empresa que provee servicios complementarios, ésta puede inconformarse ante la Agencia Federal de Aviación Civil.

La autoridad determinará en un

**terrestre aeroportuaria;** el número **de prestadores** no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, capacidad instalada, eficiencia operativa o seguridad, **debidamente fundadas y motivadas.**

**Cuando resulte necesario establecer límites, registros, cupos, zonas o mecanismos de asignación, éstos deberán sujetarse a criterios públicos, objetivos, transparentes, proporcionales, revisables y no discriminatorios.**



<p>plazo de 60 días si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.</p>	
<p><b>ARTICULO 60.</b> La prestación de los servicios comerciales no debe constituir un obstáculo para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios, ni la prestación de éstos respecto de la de los comerciales; ni poner en peligro la seguridad del aeródromo civil, o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la Agencia Federal de Aviación Civil ordenará las adecuaciones necesarias.</p> <p>Las áreas que se destinen a la prestación de los servicios comerciales se describirán en el programa maestro de desarrollo</p>	<p><b>Artículo 60.</b> La prestación de los servicios comerciales no debe constituir un obstáculo para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios <b>y de movilidad terrestre aeroportuaria</b>, ni la prestación de éstos respecto de la de los comerciales; ni poner en peligro la seguridad del aeródromo civil o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la Agencia Federal de Aviación Civil ordenará las adecuaciones necesarias.</p> <p>(...)</p>



<p>y en el Programa Indicativo de Inversiones en materia de Construcción, Conservación y Mantenimiento. Para modificar las áreas, se requerirá de autorización previa de la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>	
<p>(Sin correlativo)</p>	<p><b>Artículo 61 Bis. Cuando el comité de operación y horarios conozca asuntos relativos a la movilidad terrestre aeroportuaria, deberán ser convocadas las autoridades competentes en materia de movilidad, transporte, seguridad pública y protección civil de la entidad federativa, del municipio o de la Ciudad de México que corresponda, así como representantes de las modalidades autorizadas de prestación del servicio.</b></p>
<p><b>ARTICULO 62.</b> El comité de operación y horarios emitirá recomendaciones relacionadas con:</p>	<p><b>ARTICULO 62.</b> El comité de operación y horarios emitirá recomendaciones relacionadas con:</p>



<p>I. El funcionamiento, operación y horario del aeropuerto;</p> <p>II. El programa maestro de desarrollo del aeropuerto y sus modificaciones;</p> <p>III. La asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto, de acuerdo a los criterios establecidos;</p> <p>IV. Las condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios;</p> <p>V. Las tarifas y los precios;</p> <p>VI. Las reglas de operación;</p>	<p>I. El funcionamiento, operación y horario del aeropuerto;</p> <p>II. El programa maestro de desarrollo del aeropuerto y sus modificaciones;</p> <p>III. La asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto, de acuerdo a los criterios establecidos;</p> <p>IV. Las condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios <b>y de movilidad terrestre aeroportuaria;</b></p> <p>V. Las tarifas y los precios;</p> <p>VI. Las reglas de operación;</p>
---	--



<p><b>VII.</b> Las medidas necesarias para la eficiente operación aeroportuaria;</p> <p><b>VIII.</b> La solución de los conflictos entre la administración del aeropuerto y los prestadores de servicios, y</p> <p><b>IX.</b> Las quejas de los usuarios.</p> <p>En el seno del comité, los participantes coordinarán sus acciones y asumirán los compromisos necesarios para el eficiente funcionamiento del aeropuerto.</p>	<p><b>VII.</b> Las medidas necesarias para la eficiente operación aeroportuaria;</p> <p><b>VIII.</b> La solución de los conflictos entre la administración del aeropuerto y los prestadores de servicios, y</p> <p><b>IX.</b> Las quejas de los usuarios.</p> <p><b>X. Las zonas, circuitos, bahías, mecanismos de acceso, ascenso, descenso, abordaje, precontratación, espera y atención de quejas en materia de movilidad terrestre aeroportuaria.</b></p> <p>En el seno del comité, los participantes coordinarán sus acciones y asumirán los compromisos necesarios para el eficiente funcionamiento del aeropuerto.</p>
---	---



<p>En los aeródromos civiles donde se ubiquen bases aéreas militares o aeronavales, el comandante del mismo y el de la instalación militar, coordinarán lo conducente en las fracciones I a IV y VI de este artículo, a fin de dar prioridad a las operaciones aéreas militares por razones de seguridad nacional, interior y apoyo a la población civil en casos de desastre.</p>	<p>En los aeródromos civiles donde se ubiquen bases aéreas militares o aeronavales, el comandante del mismo y el de la instalación militar, coordinarán lo conducente en las fracciones I a IV y VI de este artículo, a fin de dar prioridad a las operaciones aéreas militares por razones de seguridad nacional, interior y apoyo a la población civil en casos de desastre.</p>
<p><b>ARTICULO 67.</b> La Agencia Federal de Aviación Civil, cuando no existan condiciones razonables de competencia, debe establecer bases de regulación tarifaria y de precios para la prestación de los servicios aeroportuarios y para los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que las personas concesionarias, asignatarias, operadoras</p>	<p><b>Artículo 67.</b> La Agencia Federal de Aviación Civil, cuando no existan condiciones razonables de competencia, debe establecer bases de regulación tarifaria y de precios para la prestación de los servicios aeroportuarios y para los arrendamientos, contraprestaciones <b>y cobros</b> relacionados con los contratos <b>o esquemas de acceso y uso de infraestructura</b> que las</p>



<p>aeroportuarias y permisionarias celebren con las personas prestadoras de servicios complementarios, de acuerdo con la Comisión Federal de Competencia Económica.</p>	<p>personas concesionarias, asignatarias, operadoras aeroportuarias y permisionarias celebren con las personas prestadoras de servicios complementarios <b>y de movilidad terrestre</b> aeroportuaria, de acuerdo con la <b>Comisión Nacional Antimonopolio</b>.</p>
<p><b>ARTICULO 68.</b> Cuando la Agencia Federal de Aviación Civil, por sí o a petición de la parte afectada, considere que los servicios complementarios no reflejan condiciones adecuadas de competencia, debe solicitar opinión a la Comisión Federal de Competencia Económica para establecer la regulación tarifaria o de precios.</p>	<p><b>Artículo 68.</b> Cuando la Agencia Federal de Aviación Civil, por sí o a petición de la parte afectada, considere que los servicios complementarios <b>o de movilidad terrestre aeroportuaria</b> no reflejan condiciones adecuadas de competencia, debe solicitar opinión a la <b>Comisión Nacional Antimonopolio</b> para establecer la regulación tarifaria o de precios <b>correspondiente</b>.</p>
<p><b>ARTICULO 69.</b> Las tarifas correspondientes a los servicios aeroportuarios y</p>	<p><b>Artículo 69.</b> Las tarifas, <b>precios, contraprestaciones y cobros</b> correspondientes a los servicios</p>



complementarios en los aeródromos civiles de servicio al público deben registrarse ante la Agencia Federal de Aviación Civil de manera previa al inicio de su vigencia, y hacerse del conocimiento de los usuarios.	aeroportuarios, complementarios <b>y de movilidad terrestre aeroportuaria</b> en los aeródromos civiles de servicio al público deben registrarse ante la Agencia Federal de Aviación Civil de manera previa al inicio de su vigencia, y hacerse del conocimiento de las personas usuarias y de los prestadores.
---	---

<b>LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL</b>	
<b>TEXTO ACTUAL</b>	<b>PROPUESTA DE TEXTO</b>
	<p><b>Artículo 5 Bis. En el transporte terrestre de pasajeros con origen, destino o conexión en aeropuertos:</b></p> <p><b>I. El autotransporte federal de pasajeros y turismo se regirá por esta Ley, sus reglamentos y las disposiciones</b></p>



	<p><b>aeroportuarias aplicables;</b></p> <p><b>II. El transporte terrestre de pasajeros sujeto a autorización, registro o permiso de carácter estatal, municipal o de la Ciudad de México se registrá por la legislación local aplicable; no obstante, su acceso, ascenso, descenso, permanencia operativa y uso de infraestructura dentro del aeropuerto se sujetarán a la Ley de Aeropuertos, sus reglamentos y las disposiciones técnico-administrativas que emita la Agencia Federal de Aviación Civil, y</b></p>
--	---



	<p><b>III. La Secretaría promoverá convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y autoridades de la Ciudad de México para homologar estándares mínimos de seguridad, información a las personas usuarias, accesibilidad, atención de quejas e interoperabilidad en los servicios de transporte terrestre vinculados con aeropuertos.</b></p>
<p><b>Artículo 53.-</b> Para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, los permisionarios deberán contar con terminales de origen y destino conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros; sin perjuicio de</p>	<p><b>Artículo 53.-</b> Para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, los permisionarios deberán contar con terminales de origen y destino conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros; sin perjuicio de</p>



<p>obtener, en su caso, la autorización de uso del suelo por parte de las autoridades estatales y municipales.</p> <p>La operación y explotación de terminales de pasajeros, se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el Reglamento correspondiente.</p> <p>Las terminales de origen y destino de pasajeros deberán contar, al menos, con instalaciones para el ascenso, espera y descenso de pasajeros, así como con instalaciones sanitarias de uso gratuito para los pasajeros, de conformidad con el reglamento correspondiente.</p>	<p>obtener, en su caso, la autorización de uso del suelo por parte de las autoridades estatales y municipales.</p> <p>La operación y explotación de terminales de pasajeros, se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el Reglamento correspondiente.</p> <p>Las terminales de origen y destino de pasajeros deberán contar, al menos, con instalaciones para el ascenso, espera y descenso de pasajeros, así como con instalaciones sanitarias de uso gratuito para los pasajeros, de conformidad con el reglamento correspondiente.</p> <p><b>Cuando las terminales de origen o destino de pasajeros se ubiquen total o parcialmente dentro de un aeródromo civil de servicio al</b></p>
---	--



	<p><b>público, o se encuentren funcionalmente vinculadas con éste, su operación deberá sujetarse, además de lo previsto en esta Ley, a la Ley de Aeropuertos, a las reglas de operación del aeropuerto y a las disposiciones técnico-administrativas aplicables, bajo criterios de seguridad, accesibilidad, intermodalidad, eficiencia y no discriminación.</b></p>
--	--

Por lo anterior, se propone el siguiente:

**DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES PARA REGULAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS, POR SERVICIO DE TAXI O APLICACIÓN, EN LO AEROPUERTOS DE MÉXICO.**

**PRIMERO:** Se adiciona una fracción X Bis al artículo 6; una fracción LI Bis al artículo 6 Bis, y un artículo 7 Ter a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 6. Corresponde a la Secretaría, en materia de aviación civil y aeroportuaria, el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. (...)

Al



X. (...); y

XI. Formular y conducir, en coordinación con las autoridades competentes, la política pública de movilidad terrestre aeroportuaria, a efecto de garantizar seguridad, accesibilidad, competencia efectiva, calidad, información veraz, transparencia y no discriminación entre las modalidades legalmente autorizadas de transporte terrestre de personas usuarias de los aeropuertos.

Artículo 6 Bis. A la Agencia Federal de Aviación Civil, le corresponde ejercer las atribuciones siguientes:

I. (...)

Al

X. (...); y

X Bis. Expedir disposiciones técnico administrativas y vigilar su cumplimiento en materia de movilidad terrestre aeroportuaria, incluyendo acceso, ascenso, descenso, abordaje, precontratación, permanencia operativa, uso de infraestructura, identificación de vehículos y personas conductoras, seguros, mecanismos de trazabilidad, información previa a las personas usuarias, atención de quejas y medidas de seguridad dentro de los aeródromos civiles de servicio al público;

(...)

Artículo 7 Ter. La Agencia Federal de Aviación Civil, por conducto de las comandancias de aeropuerto, vigilará el cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia de movilidad terrestre aeroportuaria dentro de los aeródromos civiles de servicio al público.

Para tal efecto, las comandancias de aeropuerto podrán coordinarse con las personas concesionarias, asignatarias o permisionarias



aeroportuarias, con las autoridades federales, estatales, municipales o de la Ciudad de México competentes en materia de movilidad, transporte, seguridad pública y protección civil, así como con las demás autoridades que ejerzan funciones en el aeropuerto.

Las medidas que se adopten deberán ser objetivas, fundadas, motivadas, proporcionales y no discriminatorias.

**SEGUNDO:** Se reforma la fracción VI y se adiciona una fracción VIII al artículo 43; se adiciona un artículo 48 Bis; se reforman los artículos 53, 57, 60, 62 y 69; se adiciona un artículo 61 Bis, y se reforman los artículos 67 y 68 de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

ARTICULO 43. En materia de administración corresponderá a los concesionarios y permisionarios, entre otros:

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

VI. En el caso de aeropuertos, coordinar las operaciones, los servicios y la movilidad terrestre aeroportuaria que se presten en el mismo, sobre bases equitativas y no discriminatorias;

(...); y

VIII. Establecer mecanismos objetivos, transparentes, proporcionales y no discriminatorios para el acceso, ascenso, descenso, abordaje, permanencia operativa y uso de infraestructura por parte de quienes presten servicios de movilidad terrestre aeroportuaria, en términos de



esta Ley, su Reglamento y las disposiciones técnico-administrativas aplicables.

Artículo 48 Bis. El servicio de movilidad terrestre aeroportuaria comprende el traslado remunerado de personas usuarias con origen o destino en un aeropuerto, así como las actividades de acceso, ascenso, descenso, abordaje, precontratación, espera, circulación controlada y uso de infraestructura asociada dentro del aeródromo civil de servicio al público.

Este servicio podrá prestarse mediante taxi autorizado, vehículos vinculados a plataformas tecnológicas de intermediación y demás modalidades de transporte terrestre de pasajeros legalmente autorizadas, siempre que cuenten con las autorizaciones, registros o permisos federales, estatales, municipales o de la Ciudad de México que resulten aplicables, así como con el registro aeroportuario individual o colectivo que determinen las disposiciones técnico-administrativas correspondientes.

Queda prohibido establecer exclusividades, barreras de acceso o restricciones injustificadas que impidan la operación de cualquiera de las modalidades legalmente autorizadas, salvo por razones de seguridad, protección civil, capacidad instalada, eficiencia operativa, movilidad o interés público, debidamente fundadas y motivadas.

Las contraprestaciones que, en su caso, se cobren por el acceso o uso de infraestructura aeroportuaria deberán ser públicas, razonables, proporcionales, transparentes y no discriminatorias.

Las personas usuarias deberán conocer, de manera previa a la contratación o abordaje, la identificación del vehículo y de la persona conductora, el precio total o su estimación objetiva, los medios de pago aceptados y los canales de atención de quejas y emergencias.

Artículo 53. En los aeródromos civiles de servicio al público, se prestarán los servicios aeroportuarios, complementarios y de



movilidad terrestre aeroportuaria a todas las personas usuarias solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad, seguridad y precio, y conforme a las prioridades de turno, horarios y reglas de operación establecidas por la autoridad competente.

Los servicios aeroportuarios se prestarán en forma gratuita a las aeronaves de Estado militares y aquéllas que realicen funciones de seguridad nacional.

Artículo 57. El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios, base fija de operaciones y movilidad terrestre aeroportuaria; el número de prestadores no podrá ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, capacidad instalada, eficiencia operativa o seguridad, debidamente fundadas y motivadas.

Cuando resulte necesario establecer límites, registros, cupos, zonas o mecanismos de asignación, éstos deberán sujetarse a criterios públicos, objetivos, transparentes, proporcionales, revisables y no discriminatorios.

Artículo 60. La prestación de los servicios comerciales no debe constituir un obstáculo para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y de movilidad terrestre aeroportuaria, ni la prestación de éstos respecto de la de los comerciales; ni poner en peligro la seguridad del aeródromo civil o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la Agencia Federal de Aviación Civil ordenará las adecuaciones necesarias.

(...)

Artículo 61 Bis. Cuando el comité de operación y horarios conozca asuntos relativos a la movilidad terrestre aeroportuaria, deberán ser convocadas las autoridades competentes en materia de movilidad, transporte, seguridad pública y protección civil de la entidad



federativa, del municipio o de la Ciudad de México que corresponda, así como representantes de las modalidades autorizadas de prestación del servicio.

ARTICULO 62. El comité de operación y horarios emitirá recomendaciones relacionadas con:

- I. El funcionamiento, operación y horario del aeropuerto;
- II. El programa maestro de desarrollo del aeropuerto y sus modificaciones;
- III. La asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto, de acuerdo a los criterios establecidos;
- IV. Las condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y de movilidad terrestre aeroportuaria;
- V. Las tarifas y los precios;
- VI. Las reglas de operación;
- VII. Las medidas necesarias para la eficiente operación aeroportuaria;
- VIII. La solución de los conflictos entre la administración del aeropuerto y los prestadores de servicios, y
- IX. Las quejas de los usuarios.
- X. Las zonas, circuitos, bahías, mecanismos de acceso, ascenso, descenso, abordaje, precontratación, espera y atención de quejas en materia de movilidad terrestre aeroportuaria.



En el seno del comité, los participantes coordinarán sus acciones y asumirán los compromisos necesarios para el eficiente funcionamiento del aeropuerto.

En los aeródromos civiles donde se ubiquen bases aéreas militares o aeronavales, el comandante del mismo y el de la instalación militar, coordinarán lo conducente en las fracciones I a IV y VI de este artículo, a fin de dar prioridad a las operaciones aéreas militares por razones de seguridad nacional, interior y apoyo a la población civil en casos de desastre.

Artículo 67. La Agencia Federal de Aviación Civil, cuando no existan condiciones razonables de competencia, debe establecer bases de regulación tarifaria y de precios para la prestación de los servicios aeroportuarios y para los arrendamientos, contraprestaciones y cobros relacionados con los contratos o esquemas de acceso y uso de infraestructura que las personas concesionarias, asignatarias, operadoras aeroportuarias y permisionarias celebren con las personas prestadoras de servicios complementarios y de movilidad terrestre aeroportuaria, de acuerdo con la Comisión Nacional Antimonopolio.

Artículo 68. Cuando la Agencia Federal de Aviación Civil, por sí o a petición de la parte afectada, considere que los servicios complementarios o de movilidad terrestre aeroportuaria no reflejan condiciones adecuadas de competencia, debe solicitar opinión a la Comisión Nacional Antimonopolio para establecer la regulación tarifaria o de precios correspondiente.

Artículo 69. Las tarifas, precios, contraprestaciones y cobros correspondientes a los servicios aeroportuarios, complementarios y de movilidad terrestre aeroportuaria en los aeródromos civiles de servicio al público deben registrarse ante la Agencia Federal de Aviación Civil de manera previa al inicio de su vigencia, y hacerse del conocimiento de las personas usuarias y de los prestadores.



**TERCERO:** Se adiciona un artículo 5 Bis y un cuarto párrafo al artículo 53 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5 Bis. En el transporte terrestre de pasajeros con origen, destino o conexión en aeropuertos:

I. El autotransporte federal de pasajeros y turismo se regirá por esta Ley, sus reglamentos y las disposiciones aeroportuarias aplicables;

II. El transporte terrestre de pasajeros sujeto a autorización, registro o permiso de carácter estatal, municipal o de la Ciudad de México se regirá por la legislación local aplicable; no obstante, su acceso, ascenso, descenso, permanencia operativa y uso de infraestructura dentro del aeropuerto se sujetarán a la Ley de Aeropuertos, sus reglamentos y las disposiciones técnico-administrativas que emita la Agencia Federal de Aviación Civil, y

III. La Secretaría promoverá convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y autoridades de la Ciudad de México para homologar estándares mínimos de seguridad, información a las personas usuarias, accesibilidad, atención de quejas e interoperabilidad en los servicios de transporte terrestre vinculados con aeropuertos.

Artículo 53.- Para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, los permisionarios deberán contar con terminales de origen y destino conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros; sin perjuicio de obtener, en su caso, la autorización de uso del suelo por parte de las autoridades estatales y municipales.

La operación y explotación de terminales de pasajeros, se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el Reglamento correspondiente.



Las terminales de origen y destino de pasajeros deberán contar, al menos, con instalaciones para el ascenso, espera y descenso de pasajeros, así como con instalaciones sanitarias de uso gratuito para los pasajeros, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Cuando las terminales de origen o destino de pasajeros se ubiquen total o parcialmente dentro de un aeródromo civil de servicio al público, o se encuentren funcionalmente vinculadas con éste, su operación deberá sujetarse, además de lo previsto en esta Ley, a la Ley de Aeropuertos, a las reglas de operación del aeropuerto y a las disposiciones técnico-administrativas aplicables, bajo criterios de seguridad, accesibilidad, intermodalidad, eficiencia y no discriminación.

## TRANSITORIOS

**Primero.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Agencia Federal de Aviación Civil deberán expedir o adecuar las disposiciones reglamentarias y técnico-administrativas correspondientes dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

**Tercero.** Las personas concesionarias, asignatarias, operadoras aeroportuarias y permisionarias deberán adecuar sus reglas de operación, contratos, esquemas de acceso, señalización, zonas de ascenso y descenso, sistemas de información al usuario y mecanismos de atención de quejas dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la expedición de las disposiciones a que se refiere el transitorio anterior.



**Cuarto.** Los contratos, lineamientos, manuales, reglas internas o actos de autoridad que establezcan exclusividades o condiciones discriminatorias incompatibles con el presente Decreto deberán ajustarse dentro de los noventa días naturales siguientes a la expedición de las disposiciones técnico-administrativas respectivas.

**Quinto.** Las autoridades federales, estatales, municipales y de la Ciudad de México competentes deberán instalar, dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, mesas de coordinación para la implementación del régimen de movilidad terrestre aeroportuaria.

*Salón de Sesiones del Senado de la República, a 25 de marzo 2026*

## SUSCRIBE

**SEN. ALEJANDRO MORENO  
CÁRDENAS**

**SEN. MANUEL AÑORVE BAÑOS**

**SEN. ALMA CAROLINA  
VIGGIANO AUSTRIA**

**SEN. PABLO GUILLERMO  
ANGULO BRICEÑO**



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES PARA REGULAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS, POR SERVICIO DE TAXI O APLICACIÓN, EN LO AEROPUERTOS DE MÉXICO.



~~SEN. CRISTINA RUIZ SANDOVAL~~

**SEN. ROLANDO RODRIGO ZAPATA BELLO**

**SEN. CLAUDIA EDITH ANAYA MOTA**

**SEN. MIGUEL ÁNGEL RIQUELME SOLÍS**

**SEN. MELY ROMERO CELIS**

**SEN. PALOMA SÁNCHEZ RAMOS**

**SEN. KARLA GUADALUPE TOLEDO ZAMORA**

**SEN. ÁNGEL GARCÍA YÁÑEZ**

**SEN. ANABELL ÁVALOS ZEMPOALTECA**