

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN CAPÍTULO IV BIS AL TÍTULO CUARTO DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE NIVELES DE SERVICIO, OPERACIÓN EFICIENTE, ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y GESTIÓN DE CONTINGENCIAS EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE PEAJE**

Quien suscribe, Diputado Federal **Juan Carlos Valladares Eichelmann**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN CAPÍTULO IV BIS AL TÍTULO CUARTO DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE NIVELES DE SERVICIO, OPERACIÓN EFICIENTE, ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y GESTIÓN DE CONTINGENCIAS EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE PEAJE**, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**LA RELEVANCIA DE LAS VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN PARA EL DESARROLLO NACIONAL**

Las vías generales de comunicación constituyen el entramado físico sobre el cual se edifican el intercambio comercial, la integración territorial y la cohesión social de las naciones. Desde una perspectiva económica, la infraestructura carretera reduce los costos de transacción, acorta los tiempos de traslado de mercancías y personas, y amplía el radio de acción de los mercados, lo que propicia entornos favorables para la inversión y la generación de empleos. En el plano social, las carreteras facilitan el acceso a servicios esenciales como la salud y la educación, y contribuyen a disminuir las brechas de desigualdad entre regiones.

La **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)** ha documentado que incrementar la inversión en infraestructura genera ganancias significativas en el producto interno bruto (PIB) de las economías. De acuerdo con estimaciones de la OCDE, dependiendo de la región, estas ganancias podrían representar  **aumentos anuales reales del PIB que van desde el 0.2% hasta el 1.8%**, con efectos multiplicadores en la

productividad y el empleo. Este tipo de estimaciones subraya el alto rendimiento económico de la inversión en el sector.

Asimismo, la **Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)** ha advertido que **las deficiencias estructurales en la infraestructura de transporte** de la región, incluyendo la vial, **generan costos logísticos elevados** que afectan negativamente la competitividad de una nación, países como Chile, Brasil, México y Panamá, logran una competitividad superior gracias a que cuentan con redes viales extensas y de alta calidad, en contraste Paraguay, Bolivia y Haití sufren rezago competitivo derivado por deficiencias estructurales. Esto resalta la necesidad de contar con redes viales eficientes para reducir dichos costos y facilitar el flujo de bienes y servicios.

## EL AUTOTRANSPORTE COMO EJE DE LA ECONOMÍA NACIONAL

El autotransporte es considerado el principal medio de traslado de personas y mercancías en México, constituye un activo estratégico de la Nación, indispensable para garantizar la movilidad de personas y el flujo eficiente de mercancías que sostienen las cadenas productivas. De acuerdo con el Primer Informe de Gobierno 2024 – 2025, presentado por nuestra presidenta la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, entre octubre de 2024 y junio de 2025 este sector movilizó **430.3 millones de toneladas de mercancías**, representando un **incremento de 0.7%** respecto del periodo anterior. En el caso del número de **pasajeros transportados**, este ascendió a **2,880 millones** lo que representó un **incremento de 0.8%** respecto del año anterior.

El 05 de marzo de 2025, la **Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)**, emitió el Comunicado 051 – 2025 “Autotransporte de carga, columna vertebral y motor de crecimiento económico: Esteva Medina”, a través del cual dio a conocer que el entonces titular de la SICT, Jesús Antonio Esteva Medina afirmó que el autotransporte de carga es la columna vertebral de la logística nacional, motor de crecimiento y generador de empleo, por lo que dicho sector **aporta 3.8% al Producto Interno Bruto (PIB) nacional** y es responsable del traslado de más de 565 millones de toneladas de productos anualmente, lo que equivale al **57% del total** de la carga generada en el país.

## LAS DEFICIENCIAS ESTRUCTURALES EN LA OPERACIÓN DE AUTOPISTAS CONCESIONADAS Y SU IMPACTO EN LA COMPETITIVIDAD

Pese a su relevancia, los costos logísticos en México representan un factor crítico de fricción. El 25 de marzo de 2026, IMEX Group publicó que el costo logístico en México oscila entre el

12% y el 15% del PIB, una cifra sustancialmente superior al promedio del 8% al 9% registrado en los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Esta brecha estructural impacta negativamente la competitividad nacional y la capacidad del país para atraer y retener inversión en el contexto del fenómeno de relocalización de empresas (nearshoring). Al respecto, la Secretaría de Economía publicó el 25 de febrero de este año, el Comunicado No. 13, donde señaló que el país alcanzó en 2025 una cifra histórica de Inversión Extranjera Directa, que ascendió a **40,871 millones de dólares**, lo que representa un **crecimiento del 10.8% anual**, la cifra más alta observada en un ejercicio anual. La Secretaría de Economía ha señalado que **las nuevas inversiones crecieron 132.9%**, reflejando la capacidad de México para atraer nuevos capitales. Sin embargo, la eficiencia carretera es un factor determinante para la atracción y retención de inversión manufacturera en el marco del nearshoring, toda vez que la competitividad logística de México incide de manera directa en la rentabilidad de los proyectos de inversión de las empresas globales.

La problemática se agrava por la ausencia de estándares operativos exigibles a los concesionarios de autopistas de peaje. Al respecto en diciembre de 2025, Augusto Ramos Secretario General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), manifestó que la saturación vial ha ocasionado que los tiempos de traslado se eleven entre 40% y 60%, debido a que muchas carreteras diseñadas desde hace más de dos décadas, hoy funcionan como vialidades urbanas, sin haber sido adaptadas para el volumen actual de transporte de carga. Por otro lado, el 22 de febrero de 2026 la revista LiderEmpresarial, publicó en su sitio oficial, un artículo relacionado con los **sobrecostos logísticos** relacionados con los problemas de movilidad en las carreteras de México:

También destaca que el artículo señala que en sectores como el automotriz, agroindustrial, electrónico y de alimentos procesados los bloqueos se generan penalizaciones contractuales e incumplimientos en exportaciones.

La experiencia cotidiana evidencia deficiencias estructurales en la operación de autopistas concesionadas, particularmente en momentos de alta demanda y ante la ocurrencia de incidentes viales. Durante periodos vacacionales, puentes oficiales y temporadas festivas (periodos que son plenamente previsibles conforme a calendarios oficiales y patrones históricos) se presentan incrementos significativos en el flujo vehicular. No obstante, es recurrente observar subutilización de carriles en plazas de cobro, insuficiencia de personal operativo, uso ineficiente de sistemas de telepeaje mediante carriles mixtos, y falta de planeación operativa obligatoria.

Adicionalmente, en corredores estratégicos del país, los incidentes viales, incluso los de baja magnitud, pueden derivar en bloqueos prolongados debido a la falta de estándares de atención, tiempos de respuesta y mecanismos eficaces para la liberación de carriles. A ello se suma la insuficiencia de retornos y accesos intermedios, lo que impide gestionar adecuadamente el flujo vehicular en situaciones de contingencia.

La problemática ha generado un creciente malestar social. Durante la presente administración, se han registrado tomas de casetas y bloqueos carreteros por parte de transportistas y agricultores en entidades como San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro, Michoacán, Jalisco y el Estado de México. En noviembre de 2025, Octavio de la Torre, Presidente de la Cámara Nacional de Comercio (CANACO), estimó pérdidas económicas por estos bloqueos en un rango de 3,000 a 6,000 millones de pesos. Asimismo, Caminos y Puentes Federales (CAPUFE) reportó un incremento del 30% en los bloqueos carreteros durante el último trimestre de 2025. Al respecto, nuestra Presidenta ha señalado que desde el Gobierno Federal existe un diálogo abierto para atender las demandas de estos sectores, destacando que se han atendido las quejas de quienes han bloqueado carreteras y tomado casetas en diversas entidades del país. Esta situación evidencia la urgencia de establecer estándares claros que garanticen un servicio eficiente y reduzcan los focos de conflicto en la infraestructura carretera nacional.

#### INSUFICIENCIA DEL MARCO JURÍDICO VIGENTE Y LA NECESIDAD DE UNA REFORMA ESTRUCTURAL.

Actualmente el marco jurídico relacionado con la infraestructura carretera, constituido por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, omite disposiciones específicas que sirvan para definir parámetros medibles y exigibles relacionados con los concesionarios en los rubros señalados. Si bien la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece obligaciones generales en materia de construcción, operación, conservación, mantenimiento y seguridad de las vías, **carece de un régimen sancionador detallado para el incumplimiento de niveles de servicio mínimos.**

Resulta relevante señalar que la SICT publicó, en el Diario Oficial de la Federación el 15 de agosto de 2024, la **Norma Oficial Mexicana NOM-033-SCT2-2024**, "Diseño de plazas de cobro en carreteras. Criterios de seguridad vial". Esta norma, de observancia obligatoria, **establece criterios para la ubicación y diseño de plazas de cobro con el propósito de reducir los tiempos de espera de los usuarios, fomentando el uso de sistemas**

**electrónicos de pago y dispositivos de seguridad.** La existencia de esta NOM evidencia que la autoridad reconoce la problemática, pero su ámbito de aplicación se limita al diseño de infraestructura, **sin abordar la operación cotidiana ni la gestión de contingencias.** La presente iniciativa busca cerrar esta brecha normativa.

#### ANTECEDENTES LEGISLATIVOS Y CARÁCTER INNOVADOR DE LA PROPUESTA

La problemática de las casetas de peaje ha motivado diversas propuestas legislativas en la LXVI Legislatura, lo que refleja la preocupación transversal en el Congreso de la Unión. Entre ellas destacan las siguientes, todas presentadas durante el primer año de ejercicio de la actual legislatura (2024-2025):

1. El Diputado Jericó Abramo Masso (PRI) presentó una iniciativa enfocada en incrementar personal, abrir más líneas de cobro y, en casos críticos, permitir el paso libre para evitar congestionamientos, en armonía con la NOM-033-SCT2-2024.
2. El Diputado Francisco Javier Borrego Adame (MORENA) presentó una iniciativa que establece que el tiempo para pasar una caseta de peaje no podrá rebasar los cinco minutos, y propone la inclusión de un programa de mantenimiento en los títulos de concesión.
3. La Diputada Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra (PAN) presentó una iniciativa centrada en la eficiencia del cobro de peaje, proponiendo la adición de una nueva fracción al artículo 15 de la LCPAF y la creación de artículos nuevos para regular aspectos operativos.
4. La Diputada Julia Licet Jiménez Angulo (PAN) presentó una iniciativa proponiendo la implementación de sistemas electrónicos de peaje de flujo libre, con reformas a los artículos 5, 7 y 30 de la LCPAF.
5. La Comisión de Comunicaciones y Transportes aprobó un exhorto dirigido a la SICT para modernizar las plazas de cobro con tecnología que agilice el flujo vehicular.

La presente iniciativa se distingue de las anteriores por su carácter **estructural y sistémico.** Mientras que aquellas abordan problemas aislados o medidas paliativas, **esta propuesta crea un Capítulo IX Bis** que establece un régimen normativo integral. No se limita a fijar tiempos o porcentajes específicos en la ley, los cuales, como se demuestra más adelante, son materia reglamentaria, sino que define los principios rectores, faculta a la SICT para establecer indicadores mediante disposiciones reglamentarias, y crea un sistema de verificación con participación ciudadana y sanciones que incluyen la reducción tarifaria y la revocación de la

concesión. Es, en consecuencia, la propuesta más completa y con mayor vocación de permanencia de las presentadas hasta la fecha.

## EXPERIENCIA INTERNACIONAL COMO REFERENTE NORMATIVO

La experiencia internacional confirma que los problemas identificados en nuestro país no son inevitables, tienen solución, toda vez que únicamente son el resultado de la ausencia de estándares normativos exigibles. En **Francia**, el Ministerio de Transporte supervisa a los concesionarios mediante contratos que establecen **estándares obligatorios de desempeño**. Los operadores están obligados a mantener niveles de disponibilidad superiores al 99%, y el sistema de telepeaje concentra más del 95% de las transacciones, eliminando prácticamente las filas en casetas. La infraestructura carretera francesa incluye postes de llamada de emergencia cada dos kilómetros en cada sentido de circulación. En **Singapur**, se implementó desde 1998 el primer sistema mundial de cobro electrónico en carretera abierta, sin detención de vehículos, logrando una **reducción del tráfico vehicular en hora pico** del 17% desde el primer día de operación. En **Chile**, entre 2004 y 2005, Santiago implementó el primer sistema de **telepeaje 100% electrónico a velocidad plena** en una red de autopistas concesionadas urbanas de América Latina. En **Taiwán**, en 2013 se eliminó la totalidad de sus casetas de cobro manual en autopistas federales, sustituyéndolas por **pórticos de cobro electrónico de flujo libre**.

La convergencia de estos modelos permite identificar tres principios orientadores: primero, que los **estándares de servicio** deben estar definidos en la ley y no quedar a la discreción del concesionario; segundo, que la tecnología de **telepeaje** debe aprovecharse mediante regulación que incentive su uso eficiente; y tercero, que los **tiempos de respuesta ante incidentes** deben ser parámetros legalmente exigibles.

## ALINEACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y COMPROMISOS INTERNACIONALES

Esta propuesta se alinea con los compromisos internacionales asumidos por México en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en particular con los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- **ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura)**, busca construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación. Las inversiones en infraestructura de transporte son cruciales para lograr un desarrollo sostenible y empoderar a las comunidades. Este objetivo establece como meta 9.1

desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial énfasis en el acceso asequible y equitativo para todos. La presente iniciativa contribuye a esta meta al **garantizar que la infraestructura carretera de peaje opere bajo estándares de calidad, eficiencia y seguridad.**

- **ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles)**, pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Dentro de este objetivo, la meta 11.2 busca proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos. La iniciativa contribuye a esta meta al **garantizar que los sistemas de transporte que utilizan la infraestructura carretera de peaje cuenten con condiciones óptimas de flujo, reduciendo tiempos de espera y emisiones contaminantes.**
- **ODS 13 (Acción por el Clima)**, esta iniciativa promueve una operación eficiente que reduzca los tiempos de espera y, por consiguiente, disminuyan las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por vehículos detenidos o circulando a baja velocidad en las plazas de cobro. El transporte por carretera representó un promedio de 706 kilogramos de emisiones de CO2 por persona en 2020, por lo que **cualquier mejora en la fluidez vehicular tiene un impacto positivo en la reducción de la huella de carbono del sector transporte.** Al reducir los tiempos de espera y la consecuente disminución de emisiones contaminantes provenientes de vehículos detenidos o circulando a baja velocidad en las plazas de cobro, esta **iniciativa se alinea con las metas de reducción de gases de efecto invernadero.** El sector transporte es una fuente significativa de estas emisiones, por lo que su mitigación es crucial.

En el ámbito de los tratados internacionales, México es parte del **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías**, que regula las operaciones de transporte que combinan diferentes modos. Asimismo, nuestro país ha suscrito convenios internacionales en materia de seguridad y salud en el transporte por carretera. La eficiencia en la infraestructura carretera es un elemento indispensable para que México pueda cumplir cabalmente con sus obligaciones derivadas del **Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)**, ya que los flujos de comercio exterior dependen en gran medida de la capacidad de las cadenas de suministro para operar de manera fluida y predecible a través de las fronteras.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA (LA CORRECTA DELIMITACIÓN ENTRE LEY Y REGLAMENTO)

Un aspecto medular de la presente iniciativa es la correcta delimitación entre la materia que debe ser regulada por una ley (aprobada por el Congreso) y aquella que corresponde a los reglamentos (facultad reglamentaria del Ejecutivo Federal, conforme al artículo 89, fracción I, de la Constitución). La iniciativa propone un Capítulo IX Bis que contiene disposiciones de carácter principal y habilitante, dejando los parámetros técnicos y operativos detallados a la potestad reglamentaria de la SICT. Este diseño es jurídicamente robusto por las siguientes razones:

1. **Evita vicios de inconstitucionalidad.** Al no invadir la esfera de facultades del Ejecutivo, la ley no contendrá disposiciones reglamentarias que pudieran ser impugnadas.
2. **Garantiza permanencia y adaptabilidad.** Al delegar los parámetros dinámicos a disposiciones reglamentarias, la ley no requerirá reformas constantes para ajustarse a nuevas tecnologías o realidades operativas.
3. **Refleja la naturaleza del servicio público concesionado.** La jurisprudencia del Poder Judicial de la Federación ha sostenido consistentemente que el Estado, como concesionario, tiene la facultad de establecer las condiciones de operación del servicio público, las cuales pueden detallarse en reglamentos sin necesidad de reformar la ley.

## CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Por todo lo anterior, se propone la adición de un Capítulo IX Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que consta de los siguientes artículos y contenido:

- Artículo 55 Bis 3. Principios. Establece los principios de continuidad, eficiencia, seguridad y calidad, y define su aplicabilidad tanto a concesionarios privados como a organismos públicos, incluyendo a CAPUFE.
- Artículo 55 Bis 4. Niveles de servicio. Faculta a la SICT para establecer indicadores obligatorios de desempeño mediante disposiciones reglamentarias, prohibiendo que estos sean inferiores a criterios técnicos mínimos.
- Artículo 55 Bis 5. Periodos de alta demanda. Obliga a la SICT a determinar y publicar anualmente estos periodos.
- Artículo 55 Bis 6. Operación en alta demanda. Establece las obligaciones mínimas de los concesionarios durante dichos periodos.

- Artículo 55 Bis 7. Telepeaje. Regula el uso de sistemas de telepeaje durante periodos de alta demanda y promueve la implementación progresiva de sistemas de cobro de flujo libre.
- Artículo 55 Bis 8. Planeación. Obliga a los concesionarios a presentar un Plan Operativo para validación de la SICT, con al menos 30 días naturales de anticipación.
- Artículo 55 Bis 9. Servicios de emergencia. Define los servicios mínimos de emergencia con que deberán contar los concesionarios, dejando su densidad a la regulación reglamentaria.
- Artículo 55 Bis 10. Infraestructura de contingencia. Obliga a contar con retornos, accesos y señalización adecuada para la gestión de contingencias.
- Artículo 55 Bis 11. Supervisión y verificación. Crea un sistema de monitoreo, reportes trimestrales públicos, mecanismo de reporte ciudadano y faculta a CAPUFE para fungir como auxiliar técnico en la verificación.
- Artículo 55 Bis 12. Sanciones. Establece un catálogo de sanciones que incluye multas, penalizaciones contractuales, reducción temporal de tarifas al usuario, y la revisión o revocación de la concesión en casos graves.

En razón de lo anterior y para facilitar el entendimiento de la presente propuesta legislativa, se presenta el siguiente cuadro comparativo que integran la totalidad de las adiciones propuestas a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:

<b>LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL</b>	
<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>TEXTO QUE SE PROPONE</b>
SIN CORRELATIVO.	<p align="center"><b>CAPÍTULO IV BIS</b></p> <p align="center"><b>DE LOS NIVELES DE SERVICIO, OPERACIÓN EFICIENTE, ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y GESTIÓN DE CONTINGENCIAS</b></p> <p><b>Artículo 55 Bis 3. Los concesionarios deberán garantizar la prestación del servicio en condiciones de continuidad, eficiencia, seguridad y calidad, evitando tiempos de espera excesivos y afectaciones al flujo vehicular. Las</b></p>

	<p>obligaciones previstas en este Capítulo son aplicables tanto a los concesionarios privados como a los organismos públicos que operen infraestructura carretera de peaje, incluyendo a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.</p>
	<p><b>Artículo 55 Bis 4.</b> Para cuantificar los niveles de servicio, la Secretaría establecerá indicadores obligatorios de desempeño conforme a los parámetros y criterios técnicos que determine mediante disposiciones reglamentarias y administrativas. Dichos indicadores deberán incluir al menos los siguientes rubros:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>I. Tiempo máximo de espera en plazas de cobro;</li><li>II. Operación mínima de carriles disponibles;</li><li>III. Índices de flujo vehicular por carril, y</li><li>IV. Parámetros de atención y resolución de incidentes.</li></ol> <p>Los indicadores previstos en este artículo no podrán ser inferiores a los criterios técnicos mínimos que establezca la Secretaría en las disposiciones aplicables. El incumplimiento reiterado será causa de</p>

	sanción y revisión del título de concesión.
SIN CORRELATIVO.	<b>Artículo 55 Bis 5.</b> La Secretaría determinará y publicará anualmente los periodos de alta demanda conforme a criterios técnicos y calendarios oficiales.
SIN CORRELATIVO.	<p><b>Artículo 55 Bis 6.</b> Durante los periodos de alta demanda, los concesionarios deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Operar los carriles disponibles conforme a los niveles que determine la Secretaría en las disposiciones reglamentarias;</li> <li>II. Garantizar personal suficiente, y</li> <li>III. Implementar esquemas de flujo continuo.</li> </ul> <p>El incumplimiento será sancionado de manera inmediata.</p>
SIN CORRELATIVO.	<p><b>Artículo 55 Bis 7.</b> En periodos de alta demanda, los concesionarios deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Destinar carriles exclusivos para telepeaje en la proporción que determine la Secretaría mediante disposiciones reglamentarias;</li> </ul>

	<p><b>II. Abstenerse de operar de manera mixta los carriles destinados exclusivamente a telepeaje, y</b></p> <p><b>III. Garantizar la velocidad mínima de cruce que establezca la Secretaría en las disposiciones aplicables.</b></p> <p><b>La Secretaría promoverá progresivamente la implementación de sistemas de cobro de flujo libre que eliminen la detención de vehículos en plazas de cobro, conforme a los plazos y condiciones que establezcan los lineamientos correspondientes.</b></p>
<p><b>SIN CORRELATIVO.</b></p>	<p><b>Artículo 55 Bis 8. Los concesionarios deberán presentar un Plan Operativo obligatorio para los periodos de alta demanda, que incluya proyección de aforo, asignación de personal y estrategias de flujo. Dicho Plan deberá ser validado por la Secretaría con al menos treinta días naturales de anticipación a los periodos de alta demanda.</b></p>
<p><b>SIN CORRELATIVO.</b></p>	<p><b>Artículo 55 Bis 9. Para prestar servicios de emergencia, los concesionarios deberán contar permanentemente con:</b></p> <p><b>I. Unidades de auxilio vial en la densidad que determine la</b></p>

	<p><b>Secretaría mediante disposiciones reglamentarias;</b></p> <p><b>II. Servicios de grúa disponibles;</b></p> <p><b>III. Atención médica en tramos de alta afluencia, y</b></p> <p><b>IV. Sistemas de llamada de emergencia con localización automática del usuario, instalados en los intervalos que determine la Secretaría en tramos de alta afluencia.</b></p>
<p>SIN CORRELATIVO.</p>	<p><b>Artículo 55 Bis 10. Los concesionarios deberán contar como mínimo con la siguiente infraestructura de contingencia:</b></p> <p><b>I. Retornos o accesos en la densidad que determine la Secretaría en tramos de alta afluencia;</b></p> <p><b>II. Infraestructura operativa para desvíos, y</b></p> <p><b>III. Señalización adecuada.</b></p>
<p>SIN CORRELATIVO.</p>	<p><b>Artículo 55 Bis 11. Para llevar a cabo la supervisión y verificación la Secretaría podrá requerir información en tiempo real y evaluar el desempeño. Para tal efecto, establecerá un sistema de monitoreo</b></p>

	<p>permanente de los indicadores previstos en este Capítulo, el cual deberá incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Registro de tiempos de espera en plazas de cobro mediante sistemas tecnológicos;</li> <li>II. Reportes trimestrales públicos de desempeño por concesionario y por tramo;</li> <li>III. Un mecanismo de reporte ciudadano accesible mediante plataforma digital, y</li> <li>IV. Auditorías operativas en periodos de alta demanda.</li> </ol> <p>La Secretaría podrá encomendar a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos funciones de apoyo técnico en la verificación del cumplimiento de los indicadores previstos en este Capítulo respecto de tramos operados por concesionarios privados, en los términos que establezcan los lineamientos.</p>
<p>SIN CORRELATIVO.</p>	<p><b>Artículo 55 Bis 12. El incumplimiento de las obligaciones previstas en este Capítulo dará lugar a las siguientes sanciones:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Multas;</li> </ol>

	<ul style="list-style-type: none"><li>II. Penalizaciones contractuales;</li><li>III. Reducción temporal de tarifas al usuario, aplicable como medida compensatoria por periodos de incumplimiento acreditado, en los términos que establezcan los lineamientos que emita la Secretaría, sin perjuicio de lo pactado en el título de concesión respecto a la estructura tarifaria base, y</li><li>IV. Revisión o revocación de la concesión en casos graves.</li></ul>
--	---

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta asamblea el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN CAPÍTULO IV BIS AL TÍTULO CUARTO DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE NIVELES DE SERVICIO, OPERACIÓN EFICIENTE, ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y GESTIÓN DE CONTINGENCIAS EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE PEAJE**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se adiciona un Capítulo IV Bis, denominado “De los Niveles de Servicio, Operación Eficiente, Atención de Emergencias y Gestión de Contingencias”, al Título Cuarto de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que contiene los artículos 55 Bis 3, 55 Bis 4, 55 Bis 5, 55 Bis 6, 55 Bis 7, 55 Bis 8, 55 Bis 9, 55 Bis 10, 55 Bis 11 y 55 Bis 12, para quedar como sigue:

**CAPÍTULO IV BIS**

**DE LOS NIVELES DE SERVICIO, OPERACIÓN EFICIENTE, ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y GESTIÓN DE CONTINGENCIAS**

**Artículo 55 Bis 3. Los concesionarios deberán garantizar la prestación del servicio en condiciones de continuidad, eficiencia, seguridad y calidad, evitando tiempos de espera excesivos y afectaciones al flujo vehicular. Las obligaciones previstas en este Capítulo son aplicables tanto a los concesionarios privados como a los organismos públicos que operen infraestructura carretera de peaje, incluyendo a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.**

**Artículo 55 Bis 4. Para cuantificar los niveles de servicio, la Secretaría establecerá indicadores obligatorios de desempeño conforme a los parámetros y criterios técnicos que determine mediante disposiciones reglamentarias y administrativas. Dichos indicadores deberán incluir al menos los siguientes rubros:**

- I. Tiempo máximo de espera en plazas de cobro;**
- II. Operación mínima de carriles disponibles;**
- III. Índices de flujo vehicular por carril, y**
- IV. Parámetros de atención y resolución de incidentes.**

**Los indicadores previstos en este artículo no podrán ser inferiores a los criterios técnicos mínimos que establezca la Secretaría en las disposiciones aplicables. El incumplimiento reiterado será causa de sanción y revisión del título de concesión.**

**Artículo 55 Bis 5. La Secretaría determinará y publicará anualmente los periodos de alta demanda conforme a criterios técnicos y calendarios oficiales.**

**Artículo 55 Bis 6. Durante los periodos de alta demanda, los concesionarios deberán:**

- I. Operar los carriles disponibles conforme a los niveles que determine la Secretaría en las disposiciones reglamentarias;**
- II. Garantizar personal suficiente, y**
- III. Implementar esquemas de flujo continuo.**

**El incumplimiento será sancionado de manera inmediata.**

**Artículo 55 Bis 7. En periodos de alta demanda, los concesionarios deberán:**

- I. Destinar carriles exclusivos para telepeaje en la proporción que determine la Secretaría mediante disposiciones reglamentarias;**
- II. Abstenerse de operar de manera mixta los carriles destinados exclusivamente a telepeaje, y**

- III. **Garantizar la velocidad mínima de cruce que establezca la Secretaría en las disposiciones aplicables.**

La Secretaría promoverá progresivamente la implementación de sistemas de cobro de flujo libre que eliminen la detención de vehículos en plazas de cobro, conforme a los plazos y condiciones que establezcan los lineamientos correspondientes.

**Artículo 55 Bis 8.** Los concesionarios deberán presentar un Plan Operativo obligatorio para los periodos de alta demanda, que incluya proyección de aforo, asignación de personal y estrategias de flujo. Dicho Plan deberá ser validado por la Secretaría con al menos treinta días naturales de anticipación a los periodos de alta demanda.

**Artículo 55 Bis 9.** Para prestar servicios de emergencia, los concesionarios deberán contar permanentemente con:

- I. **Unidades de auxilio vial en la densidad que determine la Secretaría mediante disposiciones reglamentarias;**
- II. **Servicios de grúa disponibles;**
- III. **Atención médica en tramos de alta afluencia, y**

**Sistemas de llamada de emergencia con localización automática del usuario, instalados en los intervalos que determine la Secretaría en tramos de alta afluencia.**

**Artículo 55 Bis 10.** Los concesionarios deberán contar como mínimo con la siguiente infraestructura de contingencia:

- I. **Retornos o accesos en la densidad que determine la Secretaría en tramos de alta afluencia;**
- II. **Infraestructura operativa para desvíos, y**
- III. **Señalización adecuada.**

**Artículo 55 Bis 11.** Para llevar a cabo la supervisión y verificación la Secretaría podrá requerir información en tiempo real y evaluar el desempeño. Para tal efecto, establecerá un sistema de monitoreo permanente de los indicadores previstos en este Capítulo, el cual deberá incluir:

- I. **Registro de tiempos de espera en plazas de cobro mediante sistemas tecnológicos;**

- II. Reportes trimestrales públicos de desempeño por concesionario y por tramo;
- III. Un mecanismo de reporte ciudadano accesible mediante plataforma digital, y
- IV. Auditorías operativas en periodos de alta demanda.

La Secretaría podrá encomendar a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos funciones de apoyo técnico en la verificación del cumplimiento de los indicadores previstos en este Capítulo respecto de tramos operados por concesionarios privados, en los términos que establezcan los lineamientos.

**Artículo 55 Bis 12.** El incumplimiento de las obligaciones previstas en este Capítulo dará lugar a las siguientes sanciones:

- I. Multas;
- II. Penalizaciones contractuales;
- III. Reducción temporal de tarifas al usuario, aplicable como medida compensatoria por periodos de incumplimiento acreditado, en los términos que establezcan los lineamientos que emita la Secretaría, sin perjuicio de lo pactado en el título de concesión respecto a la estructura tarifaria base, y
- IV. Revisión o revocación de la concesión en casos graves.

## **TRANSITORIOS**

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

**SEGUNDO.** La Secretaría contará con un plazo de 120 días naturales para emitir los lineamientos correspondientes.

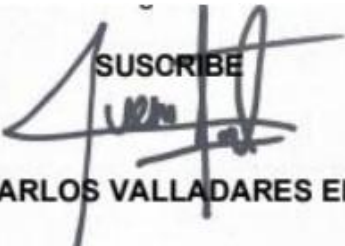
**TERCERO.** Los concesionarios deberán implementar las obligaciones previstas en el presente decreto en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la publicación de los lineamientos referidos en el transitorio anterior.

**CUARTO.** Las entidades federativas contarán con un plazo de 12 meses para suscribir, en su caso, los convenios de coordinación correspondientes.

**QUINTO.** Los concesionarios con títulos de concesión vigentes a la entrada en vigor del presente decreto contarán con un plazo de 24 meses para adecuar sus programas operativos,

planes de contingencia e infraestructura a las obligaciones previstas en el Capítulo IX Bis. Durante dicho periodo, la Secretaría establecerá metas progresivas de cumplimiento. El incumplimiento de dichas metas será causa de apercibimiento y, en su caso, de las sanciones previstas en el artículo 55 Bis 12.

**Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a 1o. de junio de 2026.**



**SUSCRIBE**

**DIP. JUAN CARLOS VALLADARES EICHELMANN**

#### **Referencias:**

1. Primer Informe de Gobierno 2024 – 2025, Transporte Eficiente, Incluyente, Moderno, Seguro y Sustentable.  
[https://www.informegobierno.gob.mx/indice/transporte-eficiente-incluyente-moderno-seguro-y-sustentable?utm\\_source=](https://www.informegobierno.gob.mx/indice/transporte-eficiente-incluyente-moderno-seguro-y-sustentable?utm_source=)
2. Comunicado 051 – 2025 “Autotransporte de carga, columna vertebral y motor de crecimiento económico: Esteva Medina”, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) marzo 2025.  
<https://www.gob.mx/sict/prensa/autotransporte-de-carga-columna-vertebral-y-motor-de-crecimiento-economico-esteva-medina>
3. CEPAL advierte sobre la fragilidad logística de América Latina ante un escenario global incierto. Infobae agosto 2025.  
<https://www.infobae.com/movant/2025/08/07/cepal-advierte-sobre-la-fragilidad-logistica-de-america-latina-ante-un-escenario-global-incierto/>
4. El rol de la infraestructura en la seguridad vial en América Latina. Boletín FAL, CEPAL enero 2026.

- <https://www.cepal.org/es/publicaciones/85929-rol-la-infraestructura-la-seguridad-vial-america-latina>
5. Relación entre la red nacional de carreteras y el desarrollo económico nacional. Caso América Latina y el Caribe. Revista Espacios, agosto 2017.  
<https://revistaespacios.com/a17v38n61/17386109.html>
  6. Desafíos Estructurales en la Logística Mexicana: El impacto de los Costos Operativos en las Cadenas Globales de Valor. Blog Page \_ IMEX Group Internacional, marzo 2026.  
<https://imexgroup.com.mx/desafios-estructurales-en-la-logistica-mexicana-el-impacto-de-los-costos-operativos-en-las-cadenas-globales-de-valor/>
  7. Comunicado No. 13 “México alcanza cifra histórica de Inversión Extranjera Directa en 2025: 40,871 millones de dólares. Creció un 10.8% anual”. Secretaría de Economía febrero de 2026.  
<https://www.gob.mx/se/prensa/mexico-alcanza-cifra-historica-de-inversion-extranjera-directa-en-2025-40-871-millones-de-dolares-crecio-un-10-8-anual>
  8. ¿Cuánto cuesta un bloqueo carretero en México? revista Lider Empresarial, publicación del 22 de febrero de 2026 en Negocios.  
<https://www.liderempresarial.com/bloqueo-carretero-mexico-costos/>