

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 50. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE CASETAS GRATUITAS DURANTE PERIODOS DE VACACIONES Y FINES DE SEMANA FERIADOS, SUSCRITA POR LAS DIPUTADAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscribimos, legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta honorable asamblea iniciativa con proyecto de decreto al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra el derecho de toda persona a transitar libremente por el territorio nacional, sin más limitaciones que las establecidas por la propia ley.¹

Este derecho fundamental no sólo garantiza la movilidad física, sino que constituye un elemento habilitador para el ejercicio de otros derechos, tales como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la recreación.

Por su parte, el derecho al descanso y al tiempo libre, es decir, el derecho de cada persona al desarrollo personal, lo cual se vuelve posible siempre y cuando éste se desarrolle bajo horarios laborales razonables, que permitan disfrutar de tiempo libre, tiempo para el descanso diario y las vacaciones pagadas.

Lo anterior está establecido en el artículo 24 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH), mediante la que se busca garantizar el desarrollo pleno de la personalidad.²

En este sentido, la movilidad, en una interpretación hermenéutica, debe entenderse bajo un enfoque de derechos humanos, en el que el Estado tiene la obligación de generar condiciones materiales que permitan su ejercicio efectivo y no meramente formal.

No obstante, el modelo vigente de financiamiento de la infraestructura carretera en México, basado en el otorgamiento de concesiones y el cobro de peaje, ha generado una segmentación en el acceso a vías de alta calidad.

Si bien este esquema ha permitido ampliar y modernizar la red carretera nacional, también ha introducido una diferenciación socioeconómica en el acceso a autopistas que ofrecen mayores estándares de seguridad, rapidez y conectividad.

El cobro de peaje, aunque constitucionalmente válido, introduce una tensión entre el derecho al libre tránsito y la lógica de recuperación de inversión mediante tarifas, lo que puede traducirse en restricciones indirectas al ejercicio de dicho derecho.

Desde una perspectiva económica y social, esta situación adquiere mayor relevancia durante los periodos de descanso obligatorio, fines de semana largos y temporadas

vacacionales, en los que millones de personas buscan ejercer su derecho al descanso y a la convivencia familiar.

El costo acumulado de los desplazamientos, que incluye combustible, alimentos, hospedaje y peajes, representa una carga significativa para los hogares mexicanos, particularmente para aquellos de ingresos medios y bajos.

Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) muestran que el gasto en transporte constituye uno de los rubros más relevantes dentro del gasto corriente de los hogares, lo que evidencia que cualquier incremento o barrera en este ámbito tiene efectos directos en el bienestar de la población.³

En paralelo, organismos internacionales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) han señalado que la accesibilidad al transporte es un factor clave para reducir desigualdades y fomentar la inclusión social. En diversos estudios sobre movilidad, la OCDE destaca que los costos de transporte pueden convertirse en un obstáculo estructural para el acceso a oportunidades económicas y sociales, especialmente en países con altos niveles de desigualdad.⁴

Por su parte, el Banco Mundial ha documentado que la infraestructura de transporte no sólo debe evaluarse en términos de rentabilidad financiera, sino también por su impacto en el desarrollo social, la integración territorial y la reducción de la pobreza.

En este sentido, políticas que faciliten el acceso a infraestructura existente, particularmente en momentos de alta movilidad, pueden generar beneficios económicos indirectos que compensen, al menos parcialmente, la reducción de ingresos por concepto de peaje.⁵

Como ya he mencionado, el derecho al descanso y al disfrute del tiempo libre se encuentra reconocido en el artículo 24 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, así como en diversos instrumentos internacionales en materia laboral.

Este derecho implica no sólo la existencia formal de periodos vacacionales, sino la posibilidad real de disfrutarlos en condiciones dignas.

La Organización Mundial del Turismo ha señalado que el turismo interno constituye un componente esencial del bienestar social y del desarrollo económico, al tiempo que fortalece la cohesión social y la identidad cultural.⁶

En el caso de México, el turismo interno representa una proporción significativa de la actividad turística total. De acuerdo con datos de la Secretaría de Turismo, más de 80 por ciento del consumo turístico corresponde a residentes nacionales, lo que evidencia que cualquier medida que facilite la movilidad interna tiene un impacto directo en la economía nacional.⁷

La reducción o eliminación temporal de peajes durante periodos vacacionales puede traducirse en un incremento en los flujos turísticos, beneficiando a sectores como el comercio y los servicios de hospedaje.

Desde el punto de vista de la seguridad vial, la evidencia también respalda la pertinencia de esta medida. Las autopistas de cuota cuentan con mejores estándares de diseño, señalización, mantenimiento y servicios de auxilio, en comparación con muchas carreteras libres.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) ha establecido normas orientadas a mejorar la operación de las plazas de cobro y reducir tiempos de espera, lo que refleja la importancia de optimizar el flujo vehicular en estas vías.⁸

Asimismo, Caminos y Puentes Federales reconoce que el sistema de peaje es un instrumento para financiar la infraestructura, pero su aplicación puede ser modulada en función del interés público, particularmente en contextos que demandan facilitar la movilidad y reducir costos para la población.⁹

La experiencia internacional demuestra que diversos países han implementado esquemas de exención o reducción de peajes en periodos específicos, con resultados positivos en términos de dinamización económica, incremento del turismo interno y mejora en la movilidad.

Estas políticas no implican la eliminación del modelo concesionado, sino su adaptación a criterios de política pública orientados al bienestar social.

En este contexto, la presente iniciativa tiene por objeto establecer la exención del pago de peaje en carreteras y puentes de jurisdicción federal durante días de descanso obligatorio, puentes oficiales y periodos vacacionales, aplicable a vehículos de uso particular.

Esta medida busca armonizar el modelo de financiamiento de la infraestructura con el enfoque de derechos humanos, reconociendo que la movilidad es un derecho que debe ser garantizado en condiciones de equidad y accesibilidad.

Para garantizar su viabilidad financiera, la iniciativa contempla la posibilidad de establecer mecanismos de compensación a los concesionarios, mediante esquemas presupuestales o de redistribución de ingresos, asegurando en todo momento la continuidad de los servicios de operación, mantenimiento y seguridad.

De esta manera, se protege tanto el interés público como la certeza jurídica de los operadores.

Como integrantes del PRI nuestra propuesta constituye una medida legislativa progresista que abonará en fortalecer el tejido social con la convivencia y la unión familiar, base de nuestra sociedad, misma que le urgen medidas para acabar con el entorno de violencia que padecemos actualmente en nuestro país, mismos que van a contrarrestarse y coadyuvarán a que familias enteras tengan una herramienta más para fortalecer los lazos de unidad social y pacificar a nuestra sociedad mexicana.

En este sentido, la propuesta quedaría como se muestra a continuación:

En suma, esta propuesta se inscribe en una visión progresista social del Estado, en la que la infraestructura no se concibe únicamente como un activo económico, sino como un instrumento al servicio del bienestar social.

Al facilitar el acceso a las autopistas en días y periodos claves, se promueve la equidad, se fortalece la economía interna y se garantiza el ejercicio efectivo de derechos fundamentales como la movilidad, el descanso y la convivencia familiar.

En atención a lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma el primer párrafo de la fracción VIII del segundo párrafo del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se reforma el primer párrafo de la fracción VIII del artículo 5o., de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

I. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria, **debiendo garantizar, durante los periodos vacacionales y fines de semana largos por días feriados, la exención del pago de peaje en las carreteras y puentes de jurisdicción federal para vehículos de uso particular.**

...

...

IX. ...

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

2 https://portales.segob.gob.mx/work/models/Derechos_Humanos/DGPPDH/pdf/Nota_conceptual_Derecho_al_Descanso.pdf

3 <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2022/>

4 <https://www.oecd.org/transport/>

5 <https://www.worldbank.org/en/topic/transport>

6 <https://www.unwto.org/es/turismo-interno>

7 <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/08/11/aumento-80-la-derrama-economica-por-turismo-en-mexico-se-supero-los-niveles-prepandemia/#:~:>

text=Aument%C3%B3%2080%25%20la%20derrama%20econ%C3%B3mica,super%C3%B3%20los%20niveles%20prepandemia%20%2D%20Infobae

8 <https://www.dof.gob.mx/normasOficiales/9479/sict/sict.html>

9 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1031772/PI_CAPUFE_2025-2030_Dictaminado_SICT_publicado.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de abril de 2026.

Diputados: Rubén Ignacio Moreira Valdez, Andrés Mauricio Cantú Ramírez, Erubiel Lorenzo Alonso Qué, Mónica Elizabeth Sandoval Hernández, Luvianka Guadalupe Partida Chávez (rúbricas).