

CONTENIDO

Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la SICT para que expida las placas metálicas del autotransporte federal de carga y se coordine con las autoridades locales a efecto de que reconozcan los permisos provisionales que ha otorgado, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 5** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente al titular de la SICT y al titular de la AFAC que, de manera coordinada con el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., y con recursos autogenerados, se implemente un Sistema de Aterrizaje por Instrumentos Categoría III en el Aeropuerto Internacional General Abelardo L. Rodríguez, a cargo del diputado Gilberto Herrera Solórzano, del Grupo Parlamentario de Morena
- 8** Con punto de acuerdo, por el que la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión solicita a los ayuntamientos de García, San Pedro Garza García y Ciénega de Flores, al gobierno del estado de Nuevo León, a la SICT, y a la FGJ del estado de Nuevo León, la adopción de medidas para garantizar la legalidad, transparencia y seguridad jurídica en la operación del autotransporte, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 10** Con punto de acuerdo, para exhortar a al titular del Poder Ejecutivo del estado de Jalisco a que suspenda la aplicación del incremento a las tarifas del transporte público, e inicie un proceso de revisión integral y participativa que permita armonizar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte con la protección efectiva del derecho humano a la movilidad, suscrita por el senador Carlos Lomelí Bolaños, del Grupo Parlamentario de Morena

Anexo III-1

Miércoles 7 de enero

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SICT PARA QUE EXPIDA LAS PLACAS METÁLICAS DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA Y SE COORDINE CON LAS AUTORIDADES LOCALES A EFECTO DE QUE RECONOZCAN LOS PERMISOS PROVISIONALES QUE HA OTORGADO, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, **Francisco Javier Borrego Adame**, diputado integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 122 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 58 y 59 del Reglamento para el gobierno interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de este honorable pleno, la presente proposición con punto de acuerdo con base en las siguientes

Consideraciones

La economía nacional, en su dimensión productiva y comercial, descansa de manera fundamental sobre un sistema de transporte terrestre eficiente, seguro y sujeto a certeza jurídica. Dentro de este sistema, el autotransporte federal de carga emerge como el componente vertebral, al ser responsable del movimiento de la inmensa mayoría de las mercancías que se producen y consumen en el territorio mexicano, así como de una porción significativa del comercio exterior. De acuerdo con los Anuarios Estadísticos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, históricamente más del ochenta por ciento de la carga terrestre total es movilizada por este subsector¹. Esta preponderancia no es casual, sino el resultado de su flexibilidad, cobertura geográfica y capacidad para integrarse en cadenas logísticas complejas. Sin embargo, la eficiencia operativa de esta columna económica se ve severamente comprometida por disfunciones administrativas y regulatorias que, lejos de facilitar su función, generan un entorno de incertidumbre, costos adicionales indebidos y, lo que es más grave, la exposición sistemática de sus operadores a prácticas

abusivas y extorsivas por parte de autoridades. El núcleo de este problema, en la coyuntura actual, radica en las demoras crónicas y estructurales en la expedición de las placas de circulación federales por parte de la Dirección General de Autotransporte Federal de la SICT, y en el consecuente y generalizado desconocimiento por parte de autoridades estatales y municipales de los documentos provisionales que la propia autoridad federal emite para subsanar temporalmente dicha demora. Esta situación genera un caldo de cultivo para la corrupción y el abuso de autoridad en perjuicio directo de miles de pequeños y medianos empresarios, así el hombre camión.

Para comprender la magnitud del desafío, es necesario dimensionar primero la importancia económica del autotransporte de carga. Los datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), a través del Censo Económico y las cuentas nacionales, permiten visualizar su contribución al Producto Interno Bruto y al empleo. El sector transporte, almacenamiento y correo contribuyó con aproximadamente el 7.1% del PIB nacional en el año 2022², siendo el autotransporte de carga uno de sus componentes más dinámicos. Según estimaciones de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar), el parque vehicular dedicado al transporte federal de carga supera las 1,400 mil unidades, entre tractocamiones, camiones unitarios y remolques, las cuales dan empleo directo e indirecto a millones de personas a lo largo de la cadena logística³. La operación de esta flota no es un acto aislado, sino un proceso integrado que requiere, para su legalidad y fluidez, de una serie de autorizaciones y documentos expedidos por la autoridad competente.

La placa de circulación federal es el documento físico por excelencia que acredita que un vehículo de autotransporte federal cumple con los requisitos técnicos, de seguridad y fiscales para circular por las vialidades federales y, por extensión, por todo el territorio nacional, pues su carácter federal debe ser reconocido por las entidades federativas. La emisión de esta placa es la etapa final de un proceso administrativo que inicia con la inscripción del vehículo en el Padrón Federal de Autotransporte y la verificación del cumplimiento de normas oficiales mexicanas. Cuando este proceso se dilata más allá de los plazos razonables, la SICT emite un permiso provisional de circulación, el cual, en teoría, tiene la misma validez jurídica que la placa definitiva mientras ésta es tramitada, de conformidad a lo

publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de octubre de 2025⁴. Sin embargo, los permisos no son reconocidos por las autoridades de los estados y municipios, tal y como se ha manifestado en diversos reportajes periodísticos⁵.

Las demoras en la obtención de placas y el hostigamiento posterior en carretera operan como un impuesto no oficial a la logística, un costo que termina siendo internalizado en los precios finales de los bienes, afectando la inflación y el poder adquisitivo de las familias, la falta de armonización regulatoria entre los tres órdenes de gobierno es uno de los principales frenos a la productividad del sector transporte. La negativa de autoridades locales a reconocer documentos federales provisionales es la manifestación más clara y dañina de esta desarmonía. No se trata de un problema de legitimidad jurídica del permiso, sino de un problema de coordinación institucional, capacitación y, en muchos casos, de una voluntad expresa de generar ingresos irregulares a través del abuso del poder público.

Desde la perspectiva de la *Cuarta Transformación*, esta situación es inaceptable y representa un resabio de las prácticas opacas y de descoordinación que caracterizaron periodos anteriores, donde el Estado abandonó su papel rector y facilitador, permitiendo que la discrecionalidad y la corrupción se filtraran en los puntos de contacto entre la autoridad y los ciudadanos. Se debe analizar este fenómeno como una consecuencia de un enfoque neoliberal que, en su afán por reducir el tamaño del Estado, también redujo su capacidad operativa y de servicio, generando una administración pública lenta, en este sentido, la expedición ágil y oportuna de placas no es un mero trámite, sino un acto de justicia administrativa y un requisito para la seguridad jurídica de un sector estratégico.

El diagnóstico de la situación actual revela un problema multicausal. Por un lado, existe una posible insuficiencia de capacidad administrativa, tecnológica y de personal en la Dirección General de Autotransporte Federal para procesar, en tiempos razonables, la gran cantidad de solicitudes de placas que genera un parque vehicular de más de un millón y medio de unidades, sujeto a renovaciones, bajas y altas constantes. Los anuarios estadísticos de la SICT muestran cifras de miles de nuevas unidades registradas anualmente, lo que ejerce una presión constante sobre el sistema. Por

otro lado, persiste una falla de comunicación y coordinación normativa entre la federación y las entidades federativas. Si bien el autotransporte federal es materia de competencia de la autoridad central, su operación física ocurre en territorios bajo jurisdicción local, lo que requiere de protocolos claros y obligatorios de reconocimiento mutuo de documentos.

El impacto de este problema trasciende lo anecdótico y tiene dimensiones económicas, sociales y de seguridad jurídica cuantificables. Económicamente, cada detención injustificada de un tractocamión genera pérdidas directas. Los costos por demoras logísticas, incluyendo paros no programados, pueden representar un incremento significativo en el costo total del transporte. Cuando un vehículo cargado con mercancía perecedera (alimentos, medicamentos) o con entregas *just-in-time* para la industria manufacturera es retenido durante horas o días, las pérdidas pueden ser devastadoras para el transportista y su cliente. Las multas pagadas bajo extorsión son un costo operativo ilegítimo que erosiona la rentabilidad de las empresas, especialmente de las micro y pequeñas que dominan el sector. Socialmente, esta situación genera un profundo desgaste y estrés en los conductores, quienes además de enfrentar los riesgos inherentes a su trabajo, deben lidiar con el hostigamiento constante de autoridades que deberían protegerlos. Esto contribuye a la precarización laboral y al descontento social en un gremio clave. En términos de seguridad jurídica, el mensaje que se envía es sumamente negativo: el Estado, a través de una de sus secretarías, emite un documento que otra instancia del propio Estado ignora o desacata, dejando al ciudadano en un limbo donde sus derechos no están garantizados. Esto mina la confianza en las instituciones y en el Estado de derecho.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece claramente la competencia de la federación para regular el autotransporte que se realiza en caminos y puentes de jurisdicción federal. Los reglamentos derivados de esta ley detallan los requisitos para la obtención de placas y permisos. Sin embargo, el marco normativo presenta insuficiencias en su aplicación y coordinación. No existe un mecanismo normativo suficientemente robusto que obligue a las autoridades locales a reconocer de manera automática e inobjetable los documentos provisionales federales. La solución no puede recaer únicamente en que cada transportista interponga recursos legales contra cada acto

de abuso, pues eso sería ineficiente y oneroso. Se requiere una acción proactiva y de autoridad por parte de la SICT para cerrar esta brecha de aplicación. Es aquí donde el análisis de técnica de política pública, más que legislativa, se vuelve obligatorio. La propuesta contenida en este punto de acuerdo no busca crear nueva regulación, sino solicitar a la autoridad administrativa a ejercer a plenitud sus facultades existentes para resolver una falla operativa y de coordinación. El objeto de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es precisamente regular el servicio de autotransporte federal para hacerlo más seguro, eficiente y confiable; la incapacidad de la autoridad para emitir a tiempo el principal documento de identificación vehicular y para garantizar su reconocimiento nacional es una contradicción directa con dicho objeto. No existe colisión normativa, sino una laguna en la ejecución coordinada de la normativa. La solución no implica sobreregulación, sino optimización regulatoria y fortalecimiento de la capacidad administrativa del Estado en un área específica.

La justificación del presente punto de acuerdo se fundamenta en la necesidad de proteger los derechos económicos y la seguridad jurídica de un sector estratégico para la nación, de erradicar prácticas de corrupción y extorsión que dañan la imagen del Estado y afectan la economía familiar, y de alinear la operación de la administración pública federal con los principios de la *Cuarta Transformación*: eficiencia, honradez y atención prioritaria a los sectores productivos que sostienen al país. Solicitar a la SICT a acelerar la expedición de placas implica que ésta debe realizar una diagnosis interna de sus procesos, reasignar recursos humanos, para eliminar rezagos, y establecer metas de servicio claras y públicas. Paralelamente, exhortar a la coordinación con autoridades locales implica que la SICT debe ejercer su liderazgo como autoridad rectora en la materia, convocando a sus homólogos estatales, estableciendo acuerdos de reconocimiento mutuo, e implementando campañas de capacitación y difusión masiva dirigidas a las corporaciones policiales y de tránsito en todo el país, informando sobre la validez de los permisos provisionales federales y estableciendo canales claros de verificación.

Los beneficios esperados de atender este exhorto son múltiples y se alinean con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2024-2030. En primer lugar, se fortalecería la competitividad y productividad del sec-

tor logístico nacional, reduciendo costos de operación ilegítimos y mejorando la previsibilidad de los tiempos de traslado. Esto beneficia a toda la economía. En segundo lugar, se protegería el ingreso de cientos de miles de familias que dependen del autotransporte, al eliminar una fuente de despojo ilegal. En tercer lugar, se daría un paso significativo en la lucha contra la corrupción en carreteras, un flagelo históricamente denunciado. En cuarto lugar, se robustecería la autoridad y el papel rector de la SICT, demostrando su capacidad para resolver problemas concretos de coordinación intergubernamental. Finalmente, se enviaría un mensaje claro de que el Estado mexicano, en el marco de la *Cuarta Transformación*, está comprometido con la simplificación administrativa y con la creación de un entorno de negocios justo y libre de abusos para todos, especialmente para los pequeños y medianos empresarios. La soberanía económica también se construye garantizando que las actividades productivas internas puedan desarrollarse sin la interferencia de actos de corrupción local que, al final, desalientan la inversión y el crecimiento.

Por lo anteriormente expuesto, me permito someter a la consideración de esta honorable asamblea, la aprobación del siguiente

Punto de Acuerdo

Único: La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que expida las placas metálicas del autotransporte federal de carga y se coordine con las autoridades locales a efecto de que reconozcan los permisos provisionales que ha otorgado.

Notas:

1. https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/DEC-PDF/Anuario_SICT_2023.pdf
2. Comunicado de Prensa. Anuncia el INEGI la publicación del Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAE)
3. <https://canacar.com.mx/servicios/estadistica/agenda-economica-del-autotransporte-carga-2025/>
4. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5769395&fecha=07/10/2025#gsc.tab=0

5. <https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/05/07/estados/trans-portistas-denuncian-falta-de-papeleria-para-emitir-verificacion-de-unidades>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 7 de enero de 2026.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RES-PETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SICT Y AL TITULAR DE LA AFAC QUE, DE MANERA COORDINADA CON EL GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. DE C.V., Y CON RECURSOS AUTOGENERADOS, SE IMPLEMENTE UN SISTE-MA DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS CATEGORÍA III EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL ABELAR-DO L. RODRÍGUEZ, A CARGO DEL DIPUTADO GILBERTO HERRERA SOLÓRZANO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Gilberto Herrera Solórzano, inte-grante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamen-to en lo dispuesto en los artículos 58, 59 y 60 del Re-glamento para el Gobierno Interior del Congreso Ge-neral de los Estados Unidos Mexicanos, así como demás relativos, somete a la consideración de esta ho-norable asamblea de la Comisión Permanente la pre-sente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

El Aeropuerto Internacional de Tijuana es uno de los más importantes del país, gracias a su cercanía con Es-tados Unidos y su *Cross Border Express* (CBX) facili-ta el tránsito de los pasajeros que llegan a Tijuana y re-quieren trasladarse a San Diego, California, de manera rápida y segura.¹ Además, es el cuarto aeropuerto más

transitado del país, después de los de la Ciudad de Mé-xico, Cancún y Guadalajara, esto gracias a la gran oferta de vuelos que tiene ya que cuenta con 35 rutas nacionales y rutas internacionales a Estados Unidos y Asia, lo que permite que pueda manejar hasta 10 mil-lones de pasajeros al año y 360 vuelos por día.²

Las condiciones climatológicas, en específico la pre-sencia de un banco de niebla durante el mes de di-ciembre de 2025 en Tijuana, Baja California, ha oca-sionado la afectación de 200 vuelos del Aeropuerto Internacional General Abelardo L. Rodríguez. A pesar de que la situación poco a poco ha comenzado a regu-larizarse este fenómeno climatológico es frecuente en la región y en múltiples ocasiones ha ocasionado la afectación de diversos vuelos, por ejemplo:

- Noviembre del 2025: 29 vuelos fueron demorados y 34 cancelados por neblina en aeropuerto de Tijuana.³
- Febrero del 2025: Fueron cancelados algunos vue-los desde y hacia Tijuana con destinos como More-lia, Oaxaca, Guadalajara, Ciudad de México y León.⁴
- Diciembre del 2024: Se cancelaron 53 vuelos y 10 sufrieron retrasos.⁵
- Noviembre del 2024: Diversos vuelos provenien-tes de Morelia, Culiacán y La Paz fueron suspendi-dos.
- Abril del 2023: Se contabilizaron 57 afectaciones en llegadas, de las cuales 33 fueron cancelaciones y 24 demoras. En cuanto a las salidas, se presentaron 35 afectaciones, de las cuales, 29 fueron cancela-ciones y seis retrasos.⁶
- Diciembre del 2022: 20 vuelos fueron desviados para su aterrizaje, 13 fueron retrasados y 57 cance-lados.⁷

Dado lo anterior podemos concluir que Tijuana es azo-tado de manera constante por este fenómeno meteoro-lógico, por ello, es importante contar con medios tec-nológicos que permitan al aeropuerto operar a pesar de las condiciones climatológicas.

Dada la relevancia del Aeropuerto Internacional de Ti-juana, la cancelación de vuelos a causa de la presencia

de bancos de neblina tiene impactos económicos y sociales sumamente relevantes. A pesar de que las aerolíneas están obligadas a reprogramar los vuelos sin costo adicional, proporcionar hospedaje a los pasajeros con vuelos retrasados o cancelados o incluso a devolverles su dinero, sin embargo, los pasajeros pueden tener afectaciones de otra naturaleza, por ejemplo, si viajan con motivos laborales pueden llegar tarde o incluso perder una reunión de trabajo importante, en el caso del comercio, puede retrasar el envío y entrega de mercancías, por otra parte, si el viaje tiene fines turísticos los usuarios pueden perder su reservación o directamente pueden pasar sus días de vacaciones varados en un aeropuerto.

Asimismo, estas afectaciones trascienden al ámbito regional, pues la recurrencia de cancelaciones y retrasos puede desincentivar la inversión, afectar la actividad turística y disminuir la competitividad del aeropuerto, lo cual tiene un impacto directo en la economía local y regional.

Si bien es cierto que la cancelación o el retraso de vuelos es una medida de seguridad para proteger a los pasajeros así como a la tripulación cuando el aeropuerto Internacional de Tijuana se encuentra bajo la influencia de estos fenómenos meteorológicos, estas medidas podrían disminuirse sin afectar la seguridad de los usuarios, si contara con un Sistema de Aterrizaje ILS de última generación.

El Sistema de Aterrizaje por Instrumentos ILS es un sistema de aterrizaje que mediante unas estaciones en tierra y un equipamiento a bordo del avión, provee a los pilotos de guías verticales y horizontales hasta unos pocos metros antes de tocar pista para indicar que el avión está volando en la dirección adecuada y que está descendiendo al ritmo correcto.⁸

El Sistema de Aterrizaje por Instrumentos ILS se divide en tres categorías, mismas que se describen a continuación:

- Categoría I: Permite aterrizajes a una altura mínima mayor de 200ft. y un alcance visual en pista (RVR) mayor de 550 m.
- Categoría II: Permite aterrizajes a una altura mínima de hasta 100ft. y un alcance visual en pista (RVR) mayor de 300 m.

- Categoría III: Se divide en clase A, B y C.

- CAT IIIa: Altura mínima por debajo de 100 ft. RVR mayor de 200 m.

- CAT IIIb: Altura mínima por debajo de 50 ft. RVR mayor de 75 m.

- CAT IIIc: Sin altura mínima. Sin RVR requerida.⁹

Actualmente, el Aeropuerto Internacional de Tijuana no tiene un sistema ILS de última generación, por lo que ante la constante presencia de bancos de niebla que cubren la región es indispensable contar con un ILS CAT III o superior para poder permitir la operatividad del aeropuerto y evitar retrasos y cancelaciones.

Esta medida ha demostrado ser eficaz y ha sido implementada en diversos aeropuertos internacionales. Un ejemplo es el Aeropuerto Internacional de San Diego, que cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos que permite la operación aérea incluso con niveles de visibilidad significativamente reducidos. En el ámbito nacional, destaca el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles cuenta con un ILS CAT IIIa, el cual, pese a enfrentar de manera recurrente condiciones climatológicas adversas que disminuyen considerablemente la visibilidad difícilmente se ve obligado a suspender o retrasar sus vuelos.¹⁰

La Agencia Federal de Aviación Civil tiene facultad para establecer, mediante disposiciones técnico-administrativas, las condiciones de construcción y conservación de los aeródromos civiles y los concesionarios, tales como los grupos aeroportuarios deben observar dichas disposiciones en la construcción, además, tiene facultad para supervisar y vigilar a las personas proveedoras de servicios y operadoras aéreas que presten sus servicios en territorio nacional.

El Aeropuerto Internacional de Tijuana se encuentra administrado y operado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP). Dado su carácter de concesionario federal cualquier proyecto de construcción, modernización o implementación de tecnología especializada, como sistemas avanzados de ayuda a la navegación o aterrizaje por instrumentos, es su responsabilidad y debe sujetarse a las disposiciones técnico-administrativas emitidas por la Agencia Federal de Aviación Civil, así como contar con la autoriza-

ción y coordinación de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias.

La implementación de un Sistema de Aterrizaje por Instrumentos ILS Categoría III en el Aeropuerto Internacional de Tijuana permitirá la operación continua del aeropuerto a pesar de la presencia recurrente de bancos de niebla que azotan la región, y no solo reaccionar ante los fenómenos naturales, de este modo se brinda un mejor servicio a los usuarios y es una manera eficaz para atender contingencias constantes.

Por todo lo expuesto, someto a consideración de esta soberanía el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita respetuosamente al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y al titular de la Agencia Federal de Aviación Civil que, de manera coordinada con el Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., y con recursos autogenerados, se implemente un Sistema de Aterrizaje por Instrumentos Categoría III, Clase A o superior, en el Aeropuerto Internacional General Abelardo L. Rodríguez.

Notas:

1. Grupo Aeroportuario del Pacífico. (s. f.). Cross Border Xpress – Aeropuerto Internacional de Tijuana. Recuperado de <https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/tijuana/cross-border-xpress.html>

2. Grupo Aeroportuario del Pacífico. Sobre el Aeropuerto Internacional General Abelardo L. Rodríguez – Aeropuerto de Tijuana. Recuperado de <https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/tijuana/sobre-el-aeropuerto.html>

3. Wong, A. L. (10 de noviembre de 2025). Niebla provoca retrasos y cancelaciones de vuelos en el Aeropuerto de Tijuana. *Heraldo de México*. Recuperado de <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2025/11/10/niebla-provoca-retrasos-cancelaciones-de-vuelos-en-el-aeropuerto-de-tijuana-744014.html>

4. N+. (21 de febrero de 2025). Cancelan vuelos en Aeropuerto de Tijuana por banco de niebla: ¿Qué aerolíneas cancelaron vuelos?

N+. Recuperado de <https://www.nmas.com.mx/tijuana/neblina-provoca-cancelacion-de-vuelos-en-el-aeropuerto-de-tijuana-que-aerolineas-cancelaron-vuelos/>

5. Pazos, A. D. (23 de diciembre de 2024). Banco de neblina dejó varados a viajeros del aeropuerto de Tijuana previo a Nochebuena. *El Sol de Tijuana*. Recuperado de <https://oem.com.mx/elsoldetijuana/local/viajeros-quedan-varados-en-aeropuerto-de-tijuana-20851660>

6. Zeta Tijuana. (abril de 2023). Niebla causa afectaciones en el Aeropuerto Internacional de Tijuana. *Zeta Tijuana*. Recuperado de <https://zetatijuana.com/2023/04/niebla-causa-afectaciones-en-el-aeropuerto-internacional-de-tijuana/>

7. Palacios, A. (26 de diciembre de 2022). Pasajeros viven caos en aeropuerto de Tijuana. *Meganoticias*. Recuperado de <https://www.meganoticias.mx/guasave/noticia/pasajeros-viven-caos-en-aeropuerto-de-tijuana/386283>

8. spila, I. (14 de noviembre de 2022). ¿Qué es ILS, el sistema de aterrizaje por instrumentos? *One Air*. Recuperado de <https://www.oneair.es/que-es-ils/#:~:text=¿Qué%20es%20el%20ILS?,cuando%20hablamos%20del%20plano%20vertical>

9. IVAO España. (s. f.). Aproximación ILS y aproximaciones frustradas [PDF]. Recuperado de <https://files.es.iaivo.aero/formacion/documentos/SPP/AproximacionILSyFrustradas.pdf>

10. N+. (22 de diciembre de 2025). Niebla en AICM y AIFA: ¿Qué pasa con los vuelos hoy en CDMX? N+. Recuperado de <https://www.nmas.com.mx/ciudad-de-mexico/niebla-aicm-y-aifa-hoy-que-pasa-con-vuelos-cdmx-este-22-de-diciembre-2025/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la
Comisión Permanente a 7 de enero del 2026

Diputado Gilberto Herrera Solórzano (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN SOLICITA A LOS AYUNTAMIENTOS DE GARCÍA, SAN PEDRO GARZA GARCÍA Y CIÉNEGA DE FLORES, AL GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A LA SICT, Y A LA FGJ DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA LEGALIDAD, TRANSPARENCIA Y SEGURIDAD JURÍDICA EN LA OPERACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, **diputado Francisco Javier Borrego Adame**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

La actividad del autotransporte constituye una pieza estratégica en la cadena logística nacional, siendo esencial para la distribución de bienes, insumos y servicios, y se encuentra directamente vinculada con la seguridad económica y social del país. En México, el autotransporte de carga representa aproximadamente el 3.7 % del Producto Interno Bruto (PIB), mientras que el sector transporte en su conjunto aporta alrededor del 7.3 % de la economía nacional, consolidándose como un motor de empleo, producción y competitividad para múltiples sectores productivos (*Revista TyT*, 2025).¹

El sector transporte, del cual el autotransporte de carga es su pilar principal, moviliza más del 80 % de la mercancía que se traslada por vía terrestre en el país, lo que lo convierte en un componente fundamental de la economía logística mexicana y en un eslabón indispensable para el funcionamiento del mercado interno y el comercio exterior (*Didcom*, 2025; *Berrones-Sanz*, 2020)².

A nivel estatal, el autotransporte de carga también constituye un motor económico para el estado de Nuevo León, entidad que registra altos indicadores de producción bruta y valor agregado en esta actividad, ubi-

cándose entre los estados con mayor participación en el sector dentro de los censos económicos disponibles, debido a su vocación industrial, logística y comercial (*Secretaría de Economía*, 2019)³.

No obstante su relevancia económica, en diversas entidades y municipios del país se han documentado abusos sistemáticos de autoridad, prácticas extorsivas y cobros desproporcionados por servicios de grúas y corralones, los cuales impactan negativamente la operación del sector transportista, vulneran el derecho al libre tránsito y generan inseguridad jurídica. Estas prácticas incrementan de manera artificial los costos de operación, afectan la competitividad de las empresas y deterioran la eficiencia de la cadena logística nacional.

En materia de servicios auxiliares de grúas y corralones, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha establecido el Sistema Informático de Registro de Servicios (SIRSE) como un mecanismo obligatorio de registro, cuya finalidad es transparentar la prestación del servicio, otorgar certeza jurídica y regular los costos de los servicios de arrastre, salvamento y depósito de vehículos en las vías generales de comunicación. La normativa emitida por dicha Secretaría establece que el uso del SIRSE es obligatorio para las personas permissionarias, y que las tarifas máximas autorizadas deben quedar registradas en el sistema, con el objetivo de evitar cobros discrecionales y garantizar seguridad jurídica a usuarios y transportistas⁴.

El SIRSE no solo funciona como una herramienta administrativa de registro, sino también como un instrumento de transparencia y control, ya que obliga a los permissionarios a documentar de manera detallada la prestación del servicio, incluyendo memoria descriptiva, tiempos, características operativas y evidencia fotográfica, elementos indispensables para verificar la legalidad, pertinencia y proporcionalidad de los cobros realizados.

De manera complementaria, resulta indispensable destacar la responsabilidad directa del Gobierno del estado de Nuevo León en la regulación, supervisión y control de los servicios de grúas y corralones de competencia estatal, los cuales operan mediante concesiones otorgadas por la autoridad estatal o en coordinación con autoridades municipales. La falta de una

supervisión efectiva ha permitido la persistencia de cobros excesivos, prácticas discrecionales y violaciones a los tabuladores de tarifas autorizadas, generando afectaciones económicas graves al sector transportista y vulnerando el principio de legalidad.

En este sentido, corresponde al Gobierno estatal garantizar que los concesionarios cumplan con las tarifas, condiciones y obligaciones establecidas en sus títulos de concesión, así como coordinarse con la autoridad federal para evitar vacíos de control que propicien abusos en perjuicio del autotransporte y de la cadena logística del estado.

Ante este contexto, transportistas han protagonizado movilizaciones en distintas entidades del país para demandar mayor seguridad y justicia frente a abusos de autoridad, colusión y corrupción, que se manifiestan desde personal de tránsito hasta instancias de procuración de justicia (*La Jornada*, 2025). En particular, en julio de 2024, transportistas de carga y pasaje afiliados a la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram) realizaron una manifestación en el estado de Nuevo León para denunciar casos de extorsión y abusos cometidos contra el sector, con el objetivo de exigir una respuesta firme por parte del Gobierno estatal que permitiera frenar estas prácticas y proteger la operación logística en la región.

Finalmente, en materia de seguridad y procuración de justicia, se reconoce a nivel internacional que la existencia de mecanismos de transparencia y canales de denuncia eficaces es un elemento clave para fortalecer la rendición de cuentas de las autoridades encargadas de investigar delitos, especialmente cuando sus operativos pueden solaparse con funciones de control de tránsito o de policía administrativa. La transparencia en los procedimientos, la correcta identificación de los operativos y la accesibilidad de canales de denuncia contribuyen a generar confianza institucional, permiten la supervisión ciudadana y previenen abusos de autoridad.

En este sentido, la ausencia de mecanismos claros de atención y denuncia genera opacidad institucional, limita la supervisión efectiva y perpetúa prácticas irregulares en la actuación de cuerpos policiales e instancias investigativas. Por ello, resulta necesario que las autoridades encargadas de los operativos de investiga-

ción establezcan, además de procedimientos legales claros, canales accesibles y públicos de atención y denuncia, incluyendo números de contacto, plataformas electrónicas y mecanismos de vinculación con los órganos internos de control, que permitan documentar, reportar y dar seguimiento a posibles abusos, extorsiones o irregularidades, garantizando así la transparencia y la rendición de cuentas conforme a estándares de buen gobierno.

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

Punto de Acuerdo

Primero.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita a los Ayuntamientos de García, San Pedro Garza García y Ciénega de Flores, todos del estado de Nuevo León, que, en el ámbito de sus competencias, instalen una mesa de trabajo urgente, con la participación de la Secretaría General de Gobierno del Estado de Nuevo León y representantes del sector transportista, a fin de atender las problemáticas del autotransporte, frenar abusos de tránsito municipal y avanzar en la armonización de los reglamentos municipales con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Segundo.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita al Gobierno del Estado de Nuevo León, en el ámbito de sus competencias, y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en el ejercicio de sus atribuciones, que refuercen la supervisión de grúas y corralones, apliquen de manera obligatoria el Sistema Informático de Registro de Servicios (SIRSE) y garanticen el respeto a los tabuladores de tarifas autorizadas, así como el cumplimiento de permisos y concesiones vigentes, a fin de evitar cobros indebidos al sector transportista.

Tercero.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita a la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León que sus operativos se realicen apegados a la ley y a funciones de investigación del delito, así mismo que establezca y difunda mecanismos de identificación, atención y denuncia, incluyendo canales de contacto con su órgano interno de control, a fin de garantizar transparencia y prevenir abusos.

Notas:

1. Revista TyT. (2025). El autotransporte de carga aporta 3.7 % de la economía nacional. <https://www.tyt.com.mx/nota/autotransporte-de-carga-pierde-potencia-en-la-economia-mexicana-en-el-1t25>.
2. Berrones-Sanz, L. D. (2020). Road freight transport in Mexico: Production, employment and economic contribution. *Economía: Teoría y Práctica*, (52), 147–176.
3. Secretaría de Economía. (2019). Autotransporte de carga: Indicadores por entidad federativa. DataMéxico. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/industry/truck-transportation>.
4. Cfr. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2023). Sistema Informático de Registro de Servicios (SIRSE): Lineamientos para la prestación de servicios auxiliares. Diario Oficial de la Federación. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5687752.

Dado en el salón de sesiones de la honorable
Comisión Permanente, a 7 de enero de 2026

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A AL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE JALISCO A QUE SUSPENDA LA APLICACIÓN DEL INCREMENTO A LAS TARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO, E INICIE UN PROCESO DE REVISIÓN INTEGRAL Y PARTICIPATIVA QUE PERMITA ARMONIZAR LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE CON LA PROTECCIÓN EFECTIVA DEL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD, SUSCRITA POR EL SENADOR CARLOS LOMELÍ BOLAÑOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, doctor Carlos Lomelí Bolaños, senador de la República e integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 58, 59 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración de esta soberanía la presente proposición con punto de acuerdo, bajo las siguientes

Consideraciones

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), el estado de Jalisco tiene 8 millones 348 mil 151 habitantes, de los cuales, 5.3 millones viven en el Área Metropolitana de Guadalajara. El mismo instituto dice que, en el año 2025, hubo 26.2 millones de pasajeros del transporte público de los cuales 13.3 millones usaron el tren ligero; 7.3 millones de Mi Macro Periférico Troncal; 2.6 millones de Macrobus Servicio Troncal; 1.7 millones en Mi Macro Periférico Alimentador; y 0.1 de Trolebús.

El servicio de transporte público es deficiente, los Gobiernos de Movimiento ciudadano presumen que el costo de la tarifa es de los más baratos del país, sin embargo, es barato porque el sistema es malo. No hay suficientes rutas, los camiones son viejos y deficientes, tarda mucho en pasar y es inseguro para los usuarios.

En la administración de los Gobiernos de Movimiento Ciudadano, Jalisco encontraron el modo para hacer negocio a costa de la necesidad ciudadana; incrementar la tarifa, aunque no corresponde a la calidad del servicio, es la justificación para entregar subsidios millonarios a los empresarios transportistas que lamentablemente deben devolver en moches y patrocinios. En

el Gobierno de Enrique Alfaro Ramírez, aumentaron la tarifa de transporte público de \$7.00 pesos a los \$9.50 que cuesta el día de hoy. Lo más delicado fue es que no sesionó el Comité Técnico Tarifario, consumando el hecho con supuestos acuerdos aprobados en administraciones pasadas.

Alfaro no solo incrementó la tarifa a \$9.50 pesos, sino que implementó una estrategia para cobrar más, para ello adquirió alcancías que usan tarjetas electrónicas o dinero en efectivo para que las y los ciudadanos paguen la tarifa del transporte. Sin embargo, la obsolescencia de la tecnología de las alcancías tramposamente hace que el cobro sea de \$10 pesos en cuyos casos donde los pasajeros no tienen el dinero exacto para el pago de su pasaje.

Con las tarjetas de cobro que implementó la administración de Enrique Alfaro articulan, las y los pasajeros pueden pagar todas las modalidades de transporte: tren ligero, macrobús, trolebús, camiones y bici pública. Para ello debió hacer una campaña pública para la adquisición y canje de las tarjetas.

Para su primer informe de gobierno, el ahora Gobernador de Jalisco Pablo Lemus Navarro dijo que no habría incremento a la tarifa del transporte público dadas las condiciones sociales y económicas del estado. Pero, en plenas fiestas decembrinas, el 26 de diciembre de 2025 sesionó el Comité Técnico Tarifario para incrementar la tarifa a \$14.00 pesos. Al día siguiente, de manera extraña, salió el Gobernador de Jalisco en redes sociales con un video previamente grabado en el que lee un guion en el que dice no estar de acuerdo con el incremento y que implementaría otro subsidio más de \$1,200 millones de pesos, dinero que depositaría directamente a los ciudadanos (aunque el destino final de los recursos será en los empresarios transportistas) y si, solo si, sacan una nueva tarjeta. Todo esto, porque dice ser buena gente, entrará en vigor a partir del 1 de abril de 2026.

La tarifa es un hecho, sí o sí costará \$14.00 pesos, el subsidio consiste en darle a las personas \$3.00 pesos por pasaje, lo que significa que asumirán el costo directo de \$11.00 pesos. No obstante, el beneficio solo será a quienes adquieran la nueva tarjeta que implementará el gobierno, lo que significa que quien pague en efectivo no tendrá ningún beneficio.

No solo mintió a las y los jaliscienses aumentando la tarifa, sino que, al estilo de los gobiernos de Movimiento Ciudadano, seguirán usando el dinero público para la triangulación de moches a través de lo que dicen serán subsidios a favor de las personas.

La medida tomada, no solo incrementa el transporte público, sino que genera más dudas ¿Cuánto dinero se le depositará en total a cada ciudadana o ciudadano? Es decir ¿Para cuántos pasajes le alcanzará? Considerando que hay personas que usan hasta 4 o 6 ocasiones en el día el transporte público ¿Cuándo vendrá el próximo aumento? ¿Contratarán deuda para el subsidio?

El transporte público constituye un servicio esencial para el ejercicio cotidiano de múltiples derechos humanos, entre ellos el derecho a la movilidad, al trabajo, a la educación, a la salud y a la inclusión social.

En entidades con alta concentración urbana, como el Estado de Jalisco, el costo del transporte público incide de manera directa y constante en la economía de los hogares y en la posibilidad real de acceder a otros derechos fundamentales, particularmente para las personas en situación de vulnerabilidad.

El problema público que se pretende atender consiste en que la autorización de una tarifa técnica de transporte público sin una evaluación social integral genera un riesgo de regresividad en el ejercicio del derecho humano a la movilidad, especialmente para personas con discapacidad, personas adultas mayores y otros grupos que enfrentan barreras económicas, sociales y administrativas para acceder al servicio.

Cuando el diseño tarifario no incorpora de manera explícita criterios de accesibilidad y justicia social, el transporte público deja de operar como un mecanismo de inclusión y se convierte en un factor de exclusión estructural.

El artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho humano a la movilidad, estableciendo que el Estado debe garantizarlo bajo principios de accesibilidad, eficiencia, inclusión, igualdad y sostenibilidad.

Este reconocimiento constitucional no se limita a la existencia formal del servicio, sino que exige que las

políticas públicas en la materia aseguren condiciones reales de acceso, particularmente para quienes dependen de manera exclusiva del transporte público para su vida cotidiana.

En este contexto, la autorización de una tarifa técnica de \$14.00 para el transporte público en el Estado de Jalisco implica una afectación directa y potencialmente regresiva para amplios sectores de la población.

Si bien se ha anunciado un esquema de subsidio, el monto autorizado como tarifa base impacta a quienes no acceden, no pueden acceder o no utilizan dicho mecanismo, ya sea por razones económicas, tecnológicas o administrativas.

Este impacto resulta particularmente sensible para los grupos en situación de vulnerabilidad, como las personas con discapacidad, quienes, de acuerdo con información oficial, enfrentan mayores obstáculos estructurales para el acceso al empleo, al ingreso suficiente y a servicios públicos esenciales.

Para estos sectores, cualquier incremento en el costo del transporte público puede traducirse en una restricción efectiva para acudir a centros de trabajo, instituciones educativas o servicios de salud, afectando de manera indirecta el ejercicio de otros derechos fundamentales.

Debe considerarse, además, que el propio Gobierno del Estado de Jalisco ha reconocido, a través de programas como “Mi Pasaje”, que el gasto en transporte público constituye el segundo rubro más importante del gasto de los hogares, solo después de la alimentación.

En este sentido, un incremento acumulado en la tarifa del transporte público tiene un efecto multiplicador en el gasto mensual de las familias, al incidir directamente en trayectos laborales, educativos y de atención médica, lo que profundiza la presión económica sobre los hogares de menores ingresos.

Desde una perspectiva constitucional, el ajuste tarifario debe analizarse también a la luz del principio de no regresividad en materia de derechos sociales.

Toda medida que implique un retroceso en el nivel de protección previamente alcanzado debe estar debida-

mente justificada bajo criterios de razonabilidad, necesidad y proporcionalidad.

Sin embargo, del análisis del dictamen DIGELAG ACU 057/2025 no se advierte de manera expresa una evaluación social integral que acredite que el incremento autorizado cumple con dichos estándares, más allá de una fórmula de indexación de carácter técnico-financiero.

Adicionalmente, la implementación de esquemas de subsidio condicionados al uso de mecanismos digitales introduce un componente de impacto administrativo que no puede soslayarse.

La dependencia de herramientas tecnológicas como requisito para acceder a tarifas preferenciales puede generar cargas administrativas adicionales que no resultan plenamente accesibles para todas las personas, en particular para personas con discapacidad, personas adultas mayores o habitantes de zonas con menor conectividad o alfabetización digital, lo que refuerza barreras indirectas al acceso al servicio.

Debe destacarse que el incremento tarifario está previsto para entrar en vigor el 1 de abril de 2026, lo que abre un margen razonable para la revisión de la medida desde una perspectiva integral y preventiva.

La suspensión del incremento no implica desconocer las necesidades de sostenibilidad financiera del sistema de transporte, sino propiciar un espacio de análisis, diálogo y revisión que permita armonizar dichas necesidades con la protección efectiva de los derechos humanos y el principio de accesibilidad universal.

En virtud de lo anterior, resulta legítimo y oportuno que la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, en ejercicio de su función política y de control, exhorte respetuosamente al titular del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco a suspender la aplicación del incremento tarifario, a fin de abrir un proceso de revisión integral y participativa que permita armonizar la sostenibilidad del sistema de transporte con la protección efectiva de los derechos humanos, salvaguardando la economía de las familias jaliscienses y el ejercicio real del derecho humano a la movilidad, especialmente para los sectores en situación de vulnerabilidad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado se pone a la consideración de esta honorable Asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al titular del Poder Ejecutivo del estado de Jalisco para que, en ejercicio de sus atribuciones en materia de política pública tarifaria, suspenda la aplicación del incremento a las tarifas del transporte público y, en su caso, inicie un proceso de revisión integral y participativa que permita armonizar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte con la protección efectiva del derecho humano a la movilidad.

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, a los 7 días del mes de enero del 2026.

Senador Carlos Lomelí Bolaños (rúbrica)

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>