

CONTENIDO

Proposiciones

- 3** Con punto de acuerdo, para exhortar al gobierno de la CDMX y a su Congreso local a considerar y garantizar recursos suficientes para el mantenimiento, modernización y rehabilitación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, otorgando prioridad presupuestaria a la rehabilitación integral de la línea “A”, así como a atender de manera integral las fallas que la afectan, a cargo de la diputada Mayra Espino Suárez, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 8** Con punto de acuerdo, para exhortar al Poder Ejecutivo del estado de Nuevo León a mejorar los tiempos de espera, la frecuencia, la cobertura y la calidad del servicio de las rutas de transporte público que operan en el municipio de Juárez, a cargo del diputado Héctor Alfonso de la Garza Villarreal, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 11** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT a fortalecer la difusión del sistema informático de registro de servicios, así como la información relativa a las rampas de emergencia para frenado en las carreteras federales, a cargo del diputado Jonathan Puertos Chimalhua, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 14** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT, a la GN y a diversas entidades a garantizar la operatividad permanente y los niveles de servicio de la carretera federal MEX-057, en su carácter de vía libre de peaje, en el tramo comprendido entre el libramiento noreste de Querétaro y la localidad de la Pitahaya, con motivo de la construcción de la autopista de cuota paralela, a cargo del diputado Juan Carlos Valladares Eichelmann, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 23** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT, a la GN y al gobierno del estado de San Luis Potosí a realizar las acciones necesarias para ampliar la capacidad y corregir las deficiencias de incorporación de la carretera federal MEX-057, en su carácter de vía libre de peaje, en el tramo comprendido entre el entronque con la carretera federal MEX-037, acceso a Villa de Reyes y el eje 122 de la zona industrial, a cargo del diputado Juan Carlos Valladares Eichelmann, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 30** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SEP y a sus homólogas en las 32 entidades federativas y a la STPS a fortalecer de manera coordinada los proto-

Pase a la página 2

Anexo III-3

Martes 13 de octubre

colos de prevención, salud mental y atención a la violencia y acoso contra el personal docente en los centros educativos, a cargo de la diputada María Graciela Gaitán Díaz, del Grupo Parlamentario del PVEM

- 33** Con punto de acuerdo, para exhortar a SEP y al SPR en las 32 entidades federativas a diseñar e implementar una campaña nacional de difusión masiva para la prevención de la violencia escolar, a cargo de la diputada María Graciela Gaitán Díaz, del Grupo Parlamentario del PVEM

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL GOBIERNO DE LA CDMX Y A SU CONGRESO LOCAL A CONSIDERAR Y GARANTIZAR RECURSOS SUFICIENTES PARA EL MANTENIMIENTO, MODERNIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, OTORGANDO PRIORIDAD PRESUPUESTARIA A LA REHABILITACIÓN INTEGRAL DE LA LÍNEA “A”, ASÍ COMO A ATENDER DE MANERA INTEGRAL LAS FALLAS QUE LA AFECTAN, A CARGO DE LA DIPUTADA MAYRA ESPINO SUÁREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La suscrita, diputada Mayra Espino Suárez, 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 por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, en razón de la siguiente

Exposición de Motivos

La Línea “A” del Sistema de Transporte Colectivo Metro constituye una infraestructura estratégica para la movilidad de miles de personas que diariamente se trasladan en el oriente de la zona metropolitana desde la Ciudad de México hacia los municipios del Estado de México y viceversa.

La citada Línea tiene un trazo y perfil que se ubica sobre la calzada Ignacio Zaragoza y finaliza en el Municipio de La Paz en el Estado de México, donde las condiciones geológicas y geográficas del suelo, presentan circunstancias que demandan rigurosos niveles de atención y mantenimiento, sin dejar de señalar que la construcción original de su infraestructura civil, no contempló varios factores que en la actualidad condicionan la prestación del servicio.

El incremento de la densidad poblacional de forma exponencial, aunado a la cuenca que se forma en la zona y la escasa infraestructura hidráulica, representan condiciones de alto riesgo por deformaciones del subsuelo o por inundación que limitan la prestación del servicio. Por ello, las afectaciones que se presentan en esta Línea como consecuencia de las condiciones geo-

gráficas no pueden ser consideradas un problema exclusivamente aislado o temporal.

Cada suspensión, retraso o interrupción del servicio representa para las personas usuarias la pérdida de horas de trabajo, dificultades para llegar a sus centros laborales, educativos o de salud, además de gastos adicionales por la utilización de otros medios de transporte y, en muchos casos, exposición a condiciones de inseguridad y riesgo durante los mismos.

El problema no es nuevo, existen antecedentes documentados desde su puesta en operación, sin embargo, tan solo haremos referencia de algunos, en 2013 las inundaciones afectaron aproximadamente dos kilómetros de vías entre las estaciones Los Reyes y La Paz, alcanzando el tirante de agua de un metro de altura lo que obligó al cierre temporal del servicio.

En septiembre de 2016, las fuertes precipitaciones provocaron nuevamente el cierre de las estaciones Los Reyes y La Paz por inundaciones, afectando a miles de usuarios y obligando a implementar transporte alternativo.

En junio de 2018, una intensa tormenta provocó el colapso del drenaje en la zona oriente de la Ciudad de México, lo que provocó que 5 estaciones de la Línea “A” tuvieran que suspender operaciones y la afectación alcanzó a más de 100 mil usuarios.

El problema volvió a hacerse evidente durante 2024. El 27 de junio de ese año por la acumulación de agua en el tramo Santa Martha-Los Reyes se determinó suspender el servicio. Para restablecer la operación fue necesario extraer aproximadamente 3.8 millones de litros de agua de la zona de vías.

Poco más de un mes después, el 29 de julio de 2024, nuevamente ingresó agua desde el exterior hacia el cajón de vías en la interestación Santa Martha-Los Reyes, obligando a suspender temporalmente el servicio entre Peñón Viejo y La Paz y utilizar unidades de RTP para trasladar a las personas usuarias.

Durante 2025 las inundaciones continuaron. El 2 de junio se registró nuevamente acumulación de agua en las interestaciones Pantitlán-Agrícola Oriental y Santa Martha-Los Reyes. El propio Metro informó que en esos puntos se formaron espejos de agua que supera-

ron los dos metros de altura, por lo que fue necesario suspender temporalmente el servicio y realizar trabajos de desazolve.

El 30 de julio de 2025, el Metro informó nuevamente que el agua ingresó desde una avenida adyacente hacia la zona de vías en el tramo Santa Martha-Los Reyes, estableciendo el servicio provisional únicamente de Pantitlán a Guelatao y a implementar maniobras para desalojar el líquido.

Posteriormente, el 28 de septiembre de 2025, el ingreso de agua volvió a afectar la Línea “A” en la interestación Santa Martha-Acatitla. El nivel de agua alcanzó aproximadamente dos metros de altura y 300 metros de longitud, mientras que se tuvo que mantener un tramo sin servicio y brindar apoyo mediante RTP.

La situación no quedó resuelta. El 28 de agosto de 2026, las lluvias volvieron a provocar una inundación severa en la interestación Los Reyes - Santa Martha. Se documentó agua acumulada tanto en la vialidad Generalísimo Morelos como en la zona de vías, afectando nuevamente el servicio de la Línea “A” entre Guelatao y Los Reyes.

La problemática adquiere todavía mayor relevancia cuando se considera que las inundaciones de la Línea “A” se han presentado de manera recurrente durante los últimos 26 años y que, pese a las distintas administraciones, obras, acciones, y proyectos hidráulicos anunciados o ejecutados, continúa existiendo un punto particularmente vulnerable como en la interestación Santa Martha-Los Reyes.

Aunado a lo anterior, es indispensable advertir que la problemática de la línea “A” no se agota en las inundaciones. Esta Línea padece también graves problemas estructurales que generan complicaciones operativas constantes que potencializan los efectos de cualquier contingencia hidráulica. Entre ellos destacan los hundimientos diferenciales y las grietas geológicas que pasan sobre la Calzada Ignacio Zaragoza, las cuales provocan deformaciones permanentes en el cajón de vías, fracturándolo y comprometiendo su estabilidad. A ello se suma la deformación de vías y de la catenaria, así como los movimientos del suelo que desalinean los rieles y rompen con frecuencia el sistema de la catenaria. Estos factores, lejos de ser menores, inciden directamente en la seguridad, la regularidad y

la confiabilidad del servicio y explican porque la Línea “A” presenta afectaciones que se acumulan y se profundizan con el tiempo, incluso al margen de la temporada de lluvias por lo que atender únicamente el componente hidráulico, sin considerar las condiciones geológicas y estructurales planteadas, sería una solución incompleta.

Es preciso señalar que las inundaciones en la Línea “A” no constituyen una preocupación reciente ni ajena a esta soberanía. Por el contrario, quién suscribe ha denunciado en reiteradas ocasiones, desde esta misma tribuna, la gravedad de las afectaciones que año con año padecen las personas usuarias de esta línea estratégica. Los episodios que se relatan en el presente documento son solo una muestra representativa de una problemática mucho más amplia; existen múltiples eventos documentados que, por economía procesal, no se detallan aquí, pero que confirman las averías y retrasos prolongados en la prestación del servicio.

Ante las circunstancias planteadas, el gobierno de México, impulsó algunas acciones como el denominado **Plan de Drenaje del Oriente del Valle de México**, con el propósito de reducir los riesgos de inundación y mejorar el funcionamiento del sistema de drenaje en la zona, sin embargo, donde se ubica la trayectoria de la línea no forma parte de la solución planteada, lo que desde luego ha acrecentado el problema.

A fin de dar seguimiento puntual a estas acciones, se instalaron mesas de trabajo interinstitucionales en las que participan diversas dependencias involucradas. En el marco de estos ejercicios, la documentación técnica disponible da cuenta de que, si bien el **Proyecto de Reforzamiento al Colector Teotongo**, registra avances significativos, con tramos concluidos y otros en ejecución, sus alcances actuales resultan insuficientes para evitar que el agua pluvial se acumule en la calle Generalísimo Morelos, rebase el murete e ingrese al cajón de vía en la interestación Santa Martha-Los Reyes. Esta circunstancia motivó que el propio Sistema de Transporte Colectivo Metro solicitara una ampliación al proyecto original, precisamente porque los alcances inicialmente previstos no ofrecían una solución de fondo al problema que nos ocupa.

Sin embargo, existe un elemento que debe ser atendido con urgencia.

Más aún, el documento advierte que los alcances del proyecto en proceso contemplan una capacidad de captación correspondiente a una intensidad de precipitación de **14 milímetros**, mientras que durante la temporada de lluvias de 2025 se registraron precipitaciones de hasta **50 milímetros**, lo que demuestra lo limitado del proyecto ejecutado.

Esta diferencia constituye una señal de alerta que no debe ser ignorada.

No resulta suficiente construir infraestructura que responda a condiciones de precipitaciones inferiores a las que ya se han presentado en la zona. La planeación hidráulica debe considerar escenarios reales y suficientemente robustos para enfrentar eventos de lluvia intensa y reducir de manera efectiva la posibilidad de que el agua vuelva a ingresar al cajón de vía.

Ante la persistencia de la problemática, la propia documentación técnica reconoce la necesidad de considerar un proyecto institucional del Sistema de Transporte Colectivo Metro, señalando como una de las opciones la posibilidad de elevar el tramo de la intersección Guelatao a La Paz. Asimismo, plantea la necesidad de revisar otras acciones entre las distintas dependencias, con un enfoque sinérgico que permita alcanzar una solución integral y definitiva.

En otro orden de ideas, resulta pertinente traer a colación que, en el ejercicio de su **Programa Operativo Anual (POA)**, el Sistema de Transporte Colectivo Metro solicitó una asignación presupuestal de **\$3,500 millones de pesos** para la rehabilitación integral del cajón de la Línea “A”. Dicho monto contempla, entre otros componentes, la rehabilitación de la vía y la sustitución de los aparatos de cambio de vía a lo largo de toda la Línea.

A esta cantidad habría que sumar que, se tiene previsto destinar **850 millones de pesos** exclusivamente a la rehabilitación de la obra civil del cajón en diversos puntos dañados, en el tramo que comprende de la estación Guelatao a la terminal La Paz.

Asimismo, se tiene contemplada una obra emergente en la zona de Santa Martha, con una inversión estimada de 400 millones de pesos, la cual, a la fecha no ha sido autorizada, sin embargo, nada de estos requeri-

mientos fue atendido, propiciando que los problemas se sigan incrementando y agudizando sus efectos.

En razón de lo señalado debemos puntualizar que a esta insuficiencia presupuestal se añade una contradicción que resulta especialmente grave. Existen estudios técnicos y diagnósticos integrales que estiman se requieren aproximadamente 6 mil millones de pesos para invertirlos y atender de manera integral y definitiva los problemas que hoy aquejan a la Línea “A” del metro; inundaciones, hundimientos, deformaciones estructurales, deterioro de vías, catenaria, sistemas eléctricos y demás componentes, dicho monto, además, no es una cifra aislada ni una propuesta unilateral, ha sido materia de compromisos con las autoridades competentes. Sin embargo, la experiencia reciente muestra un patrón preocupante; dichos compromisos se traducen en autorizaciones o vistos buenos que, de manera inmediata, son revertidas o retractadas por las propias autoridades.

Esta inconsistencia entre lo acordado, lo autorizado y lo ejecutado impide cualquier planeación de mediano y largo plazo y constituye en sí misma, un obstáculo estructural para resolver de fondo la problemática de la Línea “A”.

Lo anteriormente expuesto, resulta particularmente preocupante, ya que a pesar de las cifras referidas y de los recursos solicitados, no se tiene conocimiento de la existencia de recursos para ejecutar el proyecto definitivo que permita resolver de manera estructural y permanente los daños que se encuentran plenamente identificados en la Línea “A”. Es decir, se cuenta con diagnósticos y con propuestas de inversión, pero no con los recursos que garanticen a las personas usuarias que las inundaciones y las fallas estructurales del subsuelo dejarán de repetirse.

No obstante, lo anterior, es justo reconocer que el problema no ha sido desatendido por completo. La propia jefa de gobierno de la Ciudad de México ha supervisado personalmente obras hidráulicas en Iztapalapa que, en conjunto suman una inversión de 800 millones de pesos, entre ellos los nueve tanques tormenta de la Calzada Ignacio Zaragoza, con capacidad para 4 mil 200 metros cúbicos y 107 millones de pesos de inversión; y el Colector República Federal, que desalojará hasta 6 mil litros por segundo hacia el Vaso Regulador El Salado. Se trata de inversiones que forman parte de

las 54 obras de drenaje que se ejecutan en la demarcación y que la propia autoridad ha calificado como una solución definitiva frente a una problemática histórica. Sin embargo, aquí está el punto que debe subrayarse, aún con esas obras supervisadas, con los recursos ejercidos y con los compromisos públicos asumidos, las inundaciones de la Línea “A” continuaron presentándose durante 2025 y nuevamente en 2026, afectando el tramo Santa Martha-Los Reyes, poniendo en riesgo a miles de personas usuarias. Esta contradicción entre el esfuerzo invertido y los resultados observados obliga a formular una pregunta de fondo, **¿las obras realizadas y en proceso son lo suficientemente capaces de evitar que el agua vuelva a ingresar al cajón de la Línea “A”?** La respuesta a esa pregunta es precisamente lo que este punto de acuerdo busca obtener.

También resulta preocupante que, dentro de los proyectos hidráulicos regionales considerados para atender la problemática del oriente de la Zona Metropolitana, el **Vaso Regulador la Paz**, sea el único que aún no ha sido contratado. Su ejecución continúa condicionada a la adquisición de un predio adecuado.

De igual manera, la rehabilitación de los **Colectores Pinos y Puebla**, infraestructura relevante para la captación y desalojo de agua de las zonas con problemas de inundación, aún no había sido puesta en marcha por el municipio de la Paz, a pesar de su importancia para el funcionamiento integral del sistema de drenaje en la zona oriente.

Por otra parte, debe reconocerse que el problema no se limita a la interrupción del servicio.

El ingreso del agua a la infraestructura ferroviaria representa un riesgo potencial para las instalaciones, sistemas eléctricos, trenes, equipos, vías y demás componentes del metro. La protección de la infraestructura pública y, sobre todo, la integridad de las personas usuarias, debe ser una prioridad permanente.

La Línea “A” no puede continuar dependiendo exclusivamente de medidas paliativas cada temporada de lluvias.

Las autoridades responsables deben avanzar hacia una estrategia coordinada que atienda simultáneamente la infraestructura hidráulica regional, las condiciones específicas del cajón, la capacidad de captación y des-

alojo, los puntos de acumulación de agua y las medidas de protección propias del Sistema de Transporte Colectivo.

Resulta indispensable que las instituciones involucradas informen con claridad cuáles obras se encuentran concluidas, cuáles permanecen pendientes, cuáles cuentan con presupuesto y contratación, y cuál es el calendario real para su conclusión y puesta en operación.

La ciudadanía tiene derecho a conocer si las obras anunciadas están efectivamente resolviendo el problema que les dio origen.

No podemos normalizar que cada temporada de lluvias miles de personas usuarias de la Línea “A” enfrenten la incertidumbre de si podrán llegar a su casa o a su destino, sin algún tipo de contratiempo atribuible a las citadas causas.

Tampoco es aceptable que quienes utilizan esta Línea para continuar con su trayecto hacia los municipios del oriente del Estado de México sean quienes terminen pagando las consecuencias de una infraestructura hidráulica que todavía presenta insuficiencias a pesar de los remiendos o acciones limitadas que se han ejecutado.

Finalmente, resulta indispensable que el gobierno de la Ciudad de México, en el ámbito de sus atribuciones y por conducto de las dependencias y organismos competentes, asuma la atención integral de la Línea “A” como una prioridad de movilidad, infraestructura y seguridad. La problemática no puede reducirse a las inundaciones ni atenderse únicamente mediante acciones reactivas durante la temporada de lluvias: debe comprender las fallas hidráulicas, geológicas, estructurales, de vía, catenaria, sistemas eléctricos, drenaje, obra civil y demás componentes que inciden en la seguridad, regularidad y confiabilidad del servicio.

En síntesis, este punto de acuerdo no pretende señalar que nada se ha hecho, sino advertir que lo hecho hasta ahora no ha sido suficiente. Reconoce el esfuerzo institucional, pero exige que ese esfuerzo se traduzca en resultados verificables para las personas usuarias de la Línea “A”. Exhortar no es confrontar; es exigir corresponsabilidad.

En ese contexto, corresponde exhortar al gobierno de la Ciudad de México a articular una intervención integral, con diagnóstico, proyecto ejecutivo, programación presupuestal, calendario de obras y coordinación metropolitana y federal cuando resulte necesaria, de modo que las acciones dejen de ser aisladas y atiendan las causas de fondo de las fallas que afectan a la Línea “A”.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, la suscrita somete a la consideración de esta asamblea los siguientes

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al gobierno de la Ciudad de México para que, en el ámbito de sus atribuciones y durante la integración, programación y ejercicio de su presupuesto, considere y garantice recursos suficientes para el mantenimiento, modernización, rehabilitación y atención de las necesidades prioritarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro, otorgando especial prioridad presupuestaria a la Línea “A”, por la magnitud, recurrencia y carácter estructural de la problemática expuesta en el presente documento. Dichos recursos deberán permitir implementar una estrategia integral, urgente y permanente para atender y corregir, entre otras, las inundaciones recurrentes; hundimientos diferenciales y grietas geológicas; deformaciones y fracturas del cajón de vías; deterioro y desalineamiento de vías y rieles; afectaciones a la catenaria y a los sistemas eléctricos; deficiencias de drenaje, captación y desalojo de agua; daños en obra civil, aparatos de cambio de vía y demás componentes que comprometan la seguridad, regularidad y confiabilidad del servicio.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al gobierno de la Ciudad de México para que, en la integración del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el siguiente ejercicio fiscal contemple recursos suficientes para el Sistema de Transporte Colectivo Metro destinados a mantenimiento, modernización, rehabilitación y seguridad de su infraestructura, otorgando prioridad presupuestaria a la Línea “A”, en atención a la problemática hidráulica, geológica, estructural, ferroviaria, eléctrica y operativa ampliamente expuesta en el presente Punto de

Acuerdo, y previendo los recursos necesarios para ejecutar su rehabilitación integral.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Congreso de la Ciudad de México para que, en el ámbito de sus atribuciones constitucionales y legales y durante el proceso de análisis, discusión y aprobación del Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México, considere y, en su caso, apruebe una asignación presupuestaria suficiente para fortalecer al Sistema de Transporte Colectivo Metro, dando prioridad a los recursos destinados a la rehabilitación integral de la Línea “A”, conforme a las necesidades técnicas, estructurales, hidráulicas, ferroviarias, eléctricas y operativas señaladas en la exposición de motivos del presente instrumento.

Cuarto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al gobierno de la Ciudad de México para que, en coordinación con las autoridades del Estado de México y las autoridades federales competentes cuando corresponda, revise, amplíe y redimensione los proyectos hidráulicos y de drenaje vinculados con la Línea “A”, considerando las intensidades reales de precipitación registradas en la zona y garantizando capacidad suficiente para evitar el desbordamiento y el ingreso de agua al cajón de vías.

Bibliografía

- 1 <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/por-la-inundacion-resulta-afectado-un-tren-en-la-interestacion-santa-martha-acatitla-linea>
- 2 <https://mexico.as.com/actualidad/linea-a-del-metro-cdmx-suspendida-por-inundaciones-que-dejaron-las-lluvias-todo-paralizado-n/>
- 3 <https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/06/03/capital/suspenden-de-manera-parcial-linea-a-del-metro-por-inundacioneshttps://>
- 4 <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/inundacion-en-linea-a-del-metro-la-paz-y-los-reyes-siguen-cerradas/>
- 5 <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/supervisa-clara-brugada-obras-hidraulicas-en-iztapalapa-intervenciones-que-cuentan-con-un-presupuesto-de-mil-800-millones-de-pesos-permitiran-dejar-atras-desigualdades-historicas-aseguro>

6 <https://www.excelsior.com.mx/ciudad-de-mexico/obras-hidraulicas-calzada-zaragoza-listas-agosto>

7 <https://www.infobae.com/mexico/2026/07/17/perforaran-zaragoza-y-linea-a-del-metro-para-combatir-inundaciones-en-el-orient-de-la-cdmx/>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los
13 días del mes de octubre de 2026.

Diputada Mayra Espino Suárez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN A MEJORAR LOS TIEMPOS DE ESPERA, LA FRECUENCIA, LA COBERTURA Y LA CALIDAD DEL SERVICIO DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE OPERAN EN EL MUNICIPIO DE JUÁREZ, A CARGO DEL DIPUTADO HÉCTOR ALFONSO DE LA GARZA VILLARREAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado federal Héctor Alfonso de la Garza Villarreal, 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 por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados¹, somete a la consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad². La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial desarrolla este derecho y obliga a las

autoridades de los tres órdenes de gobierno a priorizar el transporte público como eje de la movilidad urbana³.

En Nuevo León, la planeación, regulación y supervisión del transporte público corresponde al gobierno del Estado, que ejerce estas funciones a través del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León (IMA) y de Metrorrey, conforme a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el estado de Nuevo León⁴. Por ello, la mejora de las rutas que atienden al municipio de Juárez es una responsabilidad estatal.

Juárez es uno de los municipios de mayor crecimiento de la Zona Metropolitana de Monterrey. De acuerdo con la Encuesta Intercensal 2025 del Inegi, cuenta con alrededor de 596 mil habitantes, cerca de 125 mil más que los 471,523 registrados en el Censo de Población y Vivienda 2020⁵. Casi la mitad de su población, 47.9 por ciento, se traslada en transporte público. Muchos de sus habitantes trabajan o estudian en otros municipios del área metropolitana, lo que convierte cada traslado en un recorrido largo con uno o más transbordos.

Los tiempos de espera siguen siendo inaceptables. Medios locales han documentado que usuarios de las rutas 185 Valle Real, 85 Playa y 83 Rehiletes esperan más de dos horas para abordar, en puntos como la colonia Trinidad, la avenida Acueducto y el fraccionamiento Santa Mónica, lo que obliga a muchas personas a caminar o pagar taxi⁶. En el cruce de las avenidas Benito Juárez y San Roque, los usuarios de las rutas 214, 223, 68 y 150 esperan más de media hora tan solo para transbordar, y en horas pico hay unidades que no levantan pasaje por ir llenas⁷. Entre las rutas que prestan servicio en el municipio y que requieren atención prioritaria se encuentran las rutas 527, 223, 224, 68, 228 y 214, de las que depende diariamente una parte importante de la población juarense para llegar a sus centros de trabajo, escuelas y servicios de salud⁸.

Al respecto, de acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana “Así Vamos” de la plataforma Cómo Vamos Nuevo León, los tiempos de traslado y espera en los municipios periféricos de la Zona Metropolitana, como Juárez, exceden gravemente los promedios aceptables, consolidando una crisis de movilidad⁹. Esta realidad local contrasta y vulnera los estándares internacionales; las directrices de ONU-Hábitat sobre

movilidad urbana sostenible establecen que los tiempos de espera óptimos en un sistema de transporte público eficiente no deben exceder los 10 a 15 minutos, demostrando empíricamente que someter a la ciudadanía a esperas de hasta dos horas constituye una flagrante vulneración al derecho humano a la movilidad¹⁰.

Esta problemática fue plenamente confirmada a través de los mecanismos de atención y gestión ciudadana directa instrumentados por esta representación legislativa, en los cuales se documentaron los siguientes reportes concretos:

- Ruta 214 Vistas del Río–Terranova: Presenta afectaciones en las zonas de Terranova, Vistas del Río, Mirador de San Antonio y Félix U. Gómez. Se reportan filas de más de una hora y trayectos de casi dos horas. Las unidades circulan llenas y omiten detenerse en Terranova. Se carece de aire acondicionado en las unidades. La fusión operativa de los ramales Vistas y Terranova empeoró drásticamente el servicio.

- Ruta 223 (ramales San Francisco, Portal de Juárez–Expo, Las Torres, Monteverde, Félix U. Gómez): Afecta directamente a los habitantes de Héctor Caballero, Los Encinos, Paseo Santa Fe, Vistas de San Juan, Santa Julia, Zirándaro y Los Huertos. Las unidades alcanzan su máxima capacidad desde las 4:15 a. m.. Existen tiempos de espera que promedian de 40 minutos a una hora. Se han detectado tramos completos sin paradas establecidas. Los usuarios se ven obligados a caminar por calles sin alumbrado público para lograr abordar.

- Ruta 527 Apodaca–Juárez: Con especial deficiencia en Valle de Oporto 2 y la zona del túnel. Presenta frecuencias extremadamente largas en los horarios pico de entrada y salida laboral. Se reportan constantes averías y unidades descompuestas. Esta situación expone a las mujeres a caminar de noche, incrementando sus riesgos de seguridad.

- Rutas 68 y 228: Documentadas en Valle de Santa Isabel y Valle de Oporto 2. Los usuarios sufren esperas sostenidas de alrededor de 40 minutos. Las unidades operan en mal estado físico y permanentemente saturadas. Existe un riesgo latente de retiro de la única ruta que ingresa a la colonia.

- Ruta 224 (Cometas): Afectando a Valle de Vaquerías y Santa Julia tercer sector. Suspendió su ingreso a Valle de Vaquerías debido a una obra inconclusa en el arroyo. Como consecuencia directa, la colonia quedó totalmente incomunicada y sin servicio.

- Rutas 223, 224 y 172: En el sector de Villas de la Hacienda y Soriana San Roque. Las unidades transitan llenas durante el horario matutino y se niegan a levantar pasaje.

Las personas usuarias reportaron además la falta de una ruta directa hacia el centro de Juárez y la Clínica 20, lo que les obliga a tomar dos camiones o pagar un taxi de alrededor de 60 pesos por trayecto; la ausencia de rutas en la zona sur del municipio; la falta de una opción de transporte para estudiantes de la Unidad Juárez de la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL); y la escasez crítica de operadores capacitados.

Se reconocen los esfuerzos del gobierno del Estado. En julio de 2025 se incorporaron 20 unidades nuevas a la ruta 85 y 10 a la ruta 185, y después 28 unidades a los sectores 01 y 02 de la ruta 185 Valle Real; en ese momento la reestructuración de la Cuenca Cadereyta-Juárez-Guadalupe reportaba un avance del 30 por ciento. Dicha reestructuración comprende cinco etapas y un total de 71 rutas.

Sin embargo, la renovación de unidades no basta si no se cumplen las frecuencias de paso, si las rutas no cubren las colonias de reciente creación y si no existen mecanismos públicos para medir el servicio. Las y los habitantes de Juárez requieren información clara sobre el calendario de conclusión de la reestructuración en su municipio, metas verificables de tiempo de espera y canales efectivos para presentar y dar seguimiento a sus quejas.

Un transporte público deficiente golpea con mayor fuerza a quienes menos tienen: trabajadores, estudiantes, mujeres, personas adultas mayores y personas con discapacidad, que pierden horas de su día y enfrentan mayores riesgos de seguridad en paradas y trayectos. Mejorar el servicio también reduce el uso del automóvil y las emisiones contaminantes, en congruencia con la agenda ambiental que impulsa el Partido Verde Ecologista de México.

Con pleno respeto a la soberanía del estado de Nuevo León y a la distribución de competencias que establece la Constitución, esta Cámara de Diputados tiene la facultad de exhortar respetuosamente a las autoridades locales para que atiendan una problemática que afecta derechos reconocidos en la Carta Magna.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al titular del Poder Ejecutivo del estado de Nuevo León para que a través del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León y de Metrorrey:

I. Implemente acciones inmediatas para reducir los tiempos de espera y aumentar la frecuencia de paso de las rutas de transporte público que prestan servicio en el municipio de Juárez, Nuevo León, con especial atención a las rutas 527, 223, 224, 68, 228 y 214, así como a los horarios de mayor demanda.

II. Garantice la calidad del servicio en dichas rutas, mediante la supervisión del estado físico de las unidades, el funcionamiento del aire acondicionado, la capacitación de los operadores, la obligación de detenerse en todas las paradas autorizadas, el cumplimiento de los recorridos autorizados y la seguridad de las personas usuarias en unidades y paradas.

III. Evalúe la ampliación de la cobertura de rutas hacia las colonias y fraccionamientos del municipio de Juárez que carecen de servicio suficiente, como Valle de Vaquerías, Santa Julia, Valle de Oporto 2 y la zona sur del municipio, y fortalezca su conexión con las estaciones del Metro y de Transmetro, así como con el centro del municipio, sus servicios de salud y la Unidad Juárez de la UANL.

IV. Haga pública la información sobre el avance y el calendario de conclusión de la reestructuración de rutas de la Cuenca Cadereyta-Juárez-Guadalupe, así como las metas de frecuencia y tiempos de espera establecidas para las rutas que atienden al municipio de Juárez, en particular las rutas 527, 223, 224, 68, 228 y 214.

Notas

1. Cámara de Diputados. (2012). Reglamento de la Cámara de Diputados.
2. Congreso de la Unión. (1917). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
3. Congreso de la Unión. (2022). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
4. Congreso del Estado de Nuevo León. (2020). Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.
5. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2025). Encuesta Intercensal 2025.
6. Milenio. (s.f.). Usuarios esperan hasta más de 2 horas por rutas urbanas en Juárez, Nuevo León. <https://www.milenio.com/politica/comunidad/usuarios-hacen-largas-filas-esperan-2-horas-camiones-juarez-nuevo-leon>
7. Posta. (2024, agosto). Esperan más de media hora para transbordar camión en Juárez. <https://www.posta.com.mx/nuevoleon/esperan-mas-de-media-hora-para-transbordar-camion-en-juarez/v11602789>
8. Grupo Legislativo del PRI. (2022, 26 de septiembre). Solicita PRI establecer más rutas urbanas en Juárez. H. Congreso del Estado de Nuevo León. <https://www.hcnl.gob.mx/glpri/2022/09/solicita-pri-establecer-mas-rutas-urbanas-en-juarez.php>
9. Cómo Vamos Nuevo León. (2025). Encuesta de Percepción Ciudadana “Así Vamos”.
10. ONU-Hábitat. (2013). Planificación y diseño del transporte urbano sostenible: Directrices para los responsables políticos en las ciudades en desarrollo.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 13 de octubre de 2026.

Diputado Héctor Alfonso de la Garza Villarreal
(rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT A FORTALECER LA DIFUSIÓN DEL SISTEMA INFORMÁTICO DE REGISTRO DE SERVICIOS, ASÍ COMO LA INFORMACIÓN RELATIVA A LAS RAMPAS DE EMERGENCIA PARA FRENADO EN LAS CARRETERAS FEDERALES, A CARGO DEL DIPUTADO JONATHAN PUERTOS CHIMALHUA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado Jonathan Puertos Chimalhua, 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 los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

I. Las rampas de emergencia para frenado constituyen infraestructura destinada a la seguridad vial, cuya finalidad es permitir que los vehículos que presentan problemas que comprometan su capacidad de frenado puedan reducir su velocidad y detenerse en condiciones que disminuyan el riesgo de hechos de tránsito de mayor gravedad.

La **Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT2-2023, Rampas de emergencia para frenado en carreteras**, establece las especificaciones y características que deben observar estas instalaciones en las carreteras, reconociéndolas como elementos destinados a proporcionar una alternativa segura ante situaciones que puedan impedir el control del vehículo.

En este sentido, las rampas de emergencia cumplen una función preventiva y de protección de las personas usuarias de las vías generales de comunicación, por lo que su conocimiento y utilización adecuada forman parte de las acciones de seguridad vial.

II. El conocimiento de estas instalaciones resulta particularmente relevante para las personas que transitan por carreteras federales, ya que una situación de emergencia relacionada con el sistema de frenado puede requerir que el conductor tome decisiones inmediatas para preservar su integridad y la de quienes circulan a su alrededor.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha señalado que las rampas de emergencia para frenado tienen como propósito proteger a las personas usuarias que presentan problemas con sus vehículos y ha exhortado a utilizarlas cuando sea necesario. Asimismo, ha informado que **el uso de estas zonas de frenado es gratuito**.

La difusión de esta información permite que las personas usuarias conozcan previamente la función de las rampas y tengan mayor claridad sobre su utilización en una situación de emergencia.

III. El uso de una rampa de emergencia para frenado y la recuperación posterior de un vehículo son situaciones relacionadas, pero jurídicamente distintas.

La Secretaría informó en 2023 que se eliminó el cobro por el uso de las rampas de emergencia para frenado en las carreteras federales, al tiempo que se establecieron mecanismos para regular los servicios de grúas y dar transparencia y certeza jurídica a los servicios de rescate de vehículos.

Por tanto, es importante que la información dirigida a las personas usuarias permita distinguir entre el **uso de la infraestructura de seguridad vial**, que es gratuito, y los servicios de arrastre o salvamento que, en su caso, sean necesarios para recuperar posteriormente un vehículo.

IV. En este contexto, resulta relevante el **Sistema Informático de Registro de Servicios (Sirse)**.

De acuerdo con el Reglamento de los Servicios Auxiliares al Autotransporte Federal de Arrastre, de Arrastre y Salvamento y de Depósito de Vehículos, el Sirse es el sistema informático establecido por la Secretaría para el registro de los servicios auxiliares correspondientes.

El Reglamento establece que la memoria descriptiva de los servicios debe levantarse a través del Sirse y que, una vez concluido el servicio, la persona permissionaria debe entregarla a la persona usuaria o interesada. Dicha memoria constituye el comprobante de los servicios prestados y de su importe.

Asimismo, la normativa establece que la memoria descriptiva debe contener información sobre las circuns-

tancias y características del servicio, incluyendo, entre otros elementos, el lugar y fecha, los tiempos de las maniobras, las grúas utilizadas, el tipo de accidente, las maniobras realizadas y el costo de los servicios. Esta información debe constar en el Sirse conforme se desarrollan las actividades correspondientes.

V. Lo anterior demuestra que el Sirse constituye una herramienta existente dentro del marco regulatorio de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos.

La propia Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha señalado que el sistema busca brindar **transparencia y certeza jurídica** tanto a las personas usuarias como a quienes prestan estos servicios.

De igual manera, la Secretaría cuenta actualmente con un espacio público denominado **Sistema Tabulador de Grúas**, en el que se encuentran disponibles videotutoriales del Sirse, una herramienta de consulta ciudadana de la memoria descriptiva, información sobre la base tarifaria y un apartado para inconformidades.

La existencia de estos mecanismos representa un avance para la trazabilidad y transparencia de los servicios; sin embargo, para que cumplan plenamente su función resulta necesario que las personas usuarias conozcan que existen y sepan qué información pueden consultar a través de ellos.

VI. La difusión del Sirse debe considerar que sus usuarios no son exclusivamente las personas que reciben un servicio de arrastre o salvamento.

Por una parte, el Reglamento establece obligaciones de utilización del sistema para las personas permisionarias que prestan los servicios auxiliares. De hecho, en diciembre de 2025 la Secretaría informó a los permisionarios sobre el periodo establecido para obtener las credenciales necesarias para ingresar y operar el Sirse.

Por otra parte, las personas usuarias tienen derecho a recibir la memoria descriptiva correspondiente al servicio prestado y cuentan con mecanismos institucionales para su consulta.

Por ello, resulta conveniente fortalecer la **capacitación dirigida a los permisionarios** para favorecer el

correcto registro de los servicios, así como la **información dirigida a la ciudadanía** para que conozca la existencia del sistema, la memoria descriptiva y los mecanismos disponibles para consultar la información correspondiente.

VII. Esta difusión adquiere particular relevancia cuando la recuperación de un vehículo deriva de su ingreso a una rampa de emergencia para frenado.

El Reglamento contempla dentro de las reglas aplicables a los servicios de arrastre y salvamento las situaciones en que los vehículos se encuentran fuera del camino y establece disposiciones específicas para las maniobras de salvamento. La memoria descriptiva debe registrar las maniobras realizadas, tanto ordinarias como especiales, así como otros elementos relacionados con la prestación del servicio.

En consecuencia, cuando una persona se ve obligada a utilizar una rampa de emergencia y posteriormente requiere la recuperación de su vehículo, es importante que conozca que existe un mecanismo institucional mediante el cual se documenta el servicio de arrastre o salvamento y que puede recibir la memoria descriptiva correspondiente.

No se trata de que la persona usuaria deba utilizar el Sirse durante la emergencia, sino de que **conozca, después del servicio, la existencia de esta herramienta, la información que genera y los mecanismos mediante los cuales puede consultar la documentación correspondiente.**

VIII. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha mantenido acciones de actualización relacionadas con el Sirse. En 2025 estableció el procedimiento para que los permisionarios de los servicios auxiliares obtuvieran las credenciales necesarias para ingresar al sistema, mientras que la regulación vigente contempla su utilización como mecanismo para registrar las memorias descriptivas y documentar los servicios prestados.

En este contexto, resulta pertinente fortalecer la difusión institucional de la herramienta, tanto entre quienes están obligados a utilizarla como entre las personas usuarias que pueden beneficiarse de conocer la información que genera.

De igual manera, resulta conveniente fortalecer y mantener actualizada la información pública relacionada con las rampas de emergencia para frenado, particularmente aquella que permita a las personas usuarias conocer su función, características generales, condiciones de utilización y ubicación cuando dicha información se encuentre disponible.

IX. La seguridad vial requiere no solamente de infraestructura física, sino también de información accesible que permita a las personas conocer los mecanismos disponibles antes, durante y después de una situación de emergencia.

En el caso de las rampas de emergencia, la información previa puede contribuir a que las personas usuarias conozcan su finalidad y no duden en utilizarlas cuando una situación de emergencia lo haga necesario.

Después de la emergencia, el conocimiento de los mecanismos de registro y documentación de los servicios de arrastre y salvamento puede contribuir a que las personas usuarias tengan mayor claridad sobre los servicios efectivamente prestados y la documentación correspondiente.

Por ello, la difusión conjunta de información sobre **rampas de emergencia, uso seguro de estas instalaciones y funcionamiento del Sirse** puede fortalecer la cultura de prevención, seguridad vial y conocimiento de los derechos de las personas usuarias.

X. El objetivo del presente punto de acuerdo no consiste en crear un nuevo sistema administrativo o informático, sino en **fortalecer la difusión y aprovechamiento de herramientas y mecanismos que ya existen.**

Se busca que las personas usuarias de las carreteras federales conozcan que el uso de las rampas de emergencia para frenado es gratuito, comprendan su función como infraestructura de seguridad vial y sepan que, cuando posteriormente se requiere un servicio de arrastre o salvamento, existen mecanismos institucionales para documentar dicho servicio.

Asimismo, se busca que las personas permisionarias conozcan y utilicen adecuadamente el Sirse, y que la información generada mediante este sistema sea accesible y comprensible para las personas usuarias.

Por las consideraciones expuestas y fundadas, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus atribuciones, fortalezca la difusión del Sistema Informático de Registro de Servicios (Sirse), informando de manera clara y accesible sobre su finalidad, funcionamiento y utilidad dentro de la prestación de los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que fortalezca las acciones de capacitación y orientación dirigidas a las personas permisionarias de los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, a fin de promover el conocimiento y uso adecuado del Sirse y el correcto registro de los servicios y memorias descriptivas correspondientes.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que fortalezca la difusión dirigida a las personas usuarias de las carreteras federales sobre la existencia del Sirse y los mecanismos disponibles para consultar la memoria descriptiva de los servicios de arrastre y salvamento que les sean prestados.

Cuarto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus atribuciones, mantenga actualizada y fortalezca la información pública relativa a las rampas de emergencia para frenado, incluyendo, cuando la información se encuentre disponible, aspectos relacionados con su ubicación, función, características y condiciones de utilización.

Quinto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que fortalezca las acciones de información

y seguridad vial dirigidas a las personas usuarias, con el propósito de dar a conocer la función de las rampas de emergencia para frenado, incentivar su utilización cuando una situación de emergencia lo requiera y comunicar que su uso es gratuito, diferenciándolo de los servicios de arrastre o salvamento que posteriormente pudieran resultar necesarios.

Sexto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en las acciones de actualización y mejora del Sirse, fortalezca los mecanismos de acceso y consulta de la información destinada a las personas usuarias, particularmente respecto de las memorias descriptivas y de los mecanismos institucionales de atención e inconformidad.

Notas

1. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT2-2023, Rampas de emergencia para frenado en carreteras. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: NOM-036-SCT2-2023

2. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2026). “Rampas de emergencia reducen riesgos en Carreteras Federales”. 15 de septiembre de 2026. Disponible en: Comunicado de la SICT sobre rampas de emergencia

3. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2023). “Elimina SICT cobro por uso de rampas de emergencia y regula servicio de grúas en todas las carreteras federales”. 13 de septiembre de 2023. Disponible en: Comunicado de la SICT sobre rampas y SIRSE

4. Reglamento de los Servicios Auxiliares al Autotransporte Federal de Arrastre, de Arrastre y Salvamento y de Depósito de Vehículos. Diario Oficial de la Federación, 3 de mayo de 2023, artículo 42. Disponible en: Reglamento de Servicios Auxiliares

5. Artículo 43. La norma establece los elementos mínimos de la memoria descriptiva y dispone que la información debe constar en el SIRSE conforme se realizan las actividades. Disponible en: Artículo 43 y memoria descriptiva

6. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2023). “Elimina SICT cobro por uso de rampas de emergencia y regula servicio de grúas en todas las carreteras federales”. Disponible en: SICT — SIRSE y transparencia

7. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2025). “Permisionarios de autotransporte federal para servicios de arrastre deben registrarse al SIRSE: SICT”. 10 de diciembre de 2025. Disponible en: Aviso de registro al SIRSE

8. Reglamento de los Servicios Auxiliares al Autotransporte Federal de Arrastre, de Arrastre y Salvamento y de Depósito de Vehículos, artículos relativos a la memoria descriptiva y servicios de arrastre y salvamento. Disponible en: Diario Oficial de la Federación

9. Diario Oficial de la Federación. Aviso por el que se informa a los permisionarios de los servicios auxiliares de arrastre, de arrastre y salvamento, y de depósito de vehículos, el periodo que se otorga para su registro en el Sistema Informático de Registro de Servicios (SIRSE), publicado el 10 de diciembre de 2025. Aviso publicado en el DOF

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 13 de octubre de 2026.

Diputado Jonathan Puertos Chimalhua (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT, A LA GN Y A DIVERSAS ENTIDADES A GARANTIZAR LA OPERATIVIDAD PERMANENTE Y LOS NIVELES DE SERVICIO DE LA CARRETERA FEDERAL MEX-057, EN SU CARÁCTER DE VÍA LIBRE DE PEAJE, EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE EL LIBRAMIENTO NORESTE DE QUERÉTARO Y LA LOCALIDAD DE LA PITAHAYA, CON MOTIVO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA DE CUOTA PARALELA, A CARGO DEL DIPUTADO JUAN CARLOS VALLADARES EICHELMANN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que 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 los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta

honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

I. Relevancia estratégica, peso económico y dependencia logística de la carretera federal MEX-057 en el corredor México-Nuevo Laredo

El autotransporte de carga constituye el modo predominante de la logística nacional. En marzo de 2025, durante la toma de protesta del Consejo Nacional Directivo 2025-2026 de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar), el titular de la **Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, Jesús Antonio Esteva Medina, precisó que este sector transporta el **57 por ciento de la carga total** que circula por el país, moviliza más de **565 millones de toneladas** al año y aporta el **3.8 por ciento del Producto Interno Bruto** nacional. Sobre esa base descansa la importancia de la red carretera federal, cuya extensión total asciende a **52,064 kilómetros**, de los cuales **40,568 corresponden a la Red Carretera Federal Libre de Peaje y 11,496 a la Red Federal de Carreteras de Cuota**, de acuerdo con el Programa Nacional de Conservación de Carreteras y “Bachetón 2026”, dado a conocer por el gobierno de México el 21 de enero de 2026.

Dentro de esa red, el **corredor México-Nuevo Laredo**, con ramal a Piedras Negras, de **1,544.4 kilómetros de longitud**, es el de mayor volumen de carga del país. Así lo reconoce la propia **Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes** en el documento de descripción y viabilidad técnica del proyecto “Autopista La Pitahaya – Libramiento Nor-este de Querétaro”, donde se señala que dicho corredor conecta al centro del país con los puertos fronterizos de **Nuevo Laredo, Tamaulipas, y Piedras Negras, Coahuila**, atravesando los principales centros poblacionales e industriales de **Querétaro, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey**. La carretera federal MEX-057, en su **tramo Querétaro–San Luis Potosí**, de **201.66 kilómetros** de longitud y clasificada por la propia dependencia como **vía tipo ET4** (Eje de Transporte de cuatro carriles), forma parte medular de ese corredor y enlaza las capitales de ambas entidades.

El costo de la ineficiencia de este corredor ha sido cuantificado por organismos técnicos. Con datos del

Instituto Mexicano del Transporte, la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC) documentó que los costos por demoras del autotransporte de carga en los quince ejes troncales del país ascendieron a **169,320 millones de pesos** en 2023, equivalentes a **464 millones de pesos diarios**; de ese total, el eje México-Nuevo Laredo concentra por sí solo **42,527.9 millones de pesos**, la cifra más alta del país. A ello se suma que el gasto en servicios logísticos de México equivale al 12 por ciento del Producto Interno Bruto, cuatro puntos porcentuales por encima del 8 por ciento que destina Estados Unidos a ese rubro, brecha que la propia CMIC equipara al valor de la producción anual conjunta de los estados de Sinaloa, Durango y Nayarit. Entre 2015 y 2025, además, el Índice Nacional de Precios Productor, publicado por el **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi)**, registró un **incremento del 72 por ciento en los costos de transporte y almacenamiento** del país, lo que evidencia el impacto acumulado de las ineficiencias logísticas en los precios finales de bienes y servicios.

Esta dependencia del corredor se explica por el peso de la industria manufacturera en la economía nacional. De acuerdo con el Inegi, en 2023 dicho sector aportó el 20.1 por ciento del Producto Interno Bruto total, que ese año alcanzó **31.9 billones de pesos**. Dentro de la manufactura, la industria automotriz ocupa un lugar central: según estimaciones de la Industria Nacional de Autopartes (INA), este sector aporta alrededor del 4.5 por ciento del Producto Interno Bruto nacional y cerca del 22 por ciento del Producto Interno Bruto manufacturero, si bien la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz estima dichas participaciones en cerca de 4 y 20.5 por ciento, respectivamente, y en el tercer trimestre de 2025 aportó el **4.5 por ciento del Producto Interno Bruto**, según cifras conjuntas del **Inegi y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)**. En materia de comercio exterior, el Inegi, en la Balanza Comercial de Mercancías de México correspondiente a diciembre de 2025, publicada el 27 de enero de 2026, reportó **exportaciones totales por 664,837 millones de dólares en 2025**, un incremento de **7.6 por ciento** respecto de 2024, del cual las manufacturas representaron una participación récord del 91.6 por ciento; las exportaciones manufactureras no automotrices, en particular, crecieron 17.3 por ciento en el año, hasta 423,027.1 millones de dólares. En contraste, las exportaciones automotrices retrocedieron 4.2 por ciento en ese mismo ejercicio, circunstan-

cia que hace más apremiante reducir los sobre costos logísticos que gravan a la industria asentada sobre este corredor.

Para **San Luis Potosí**, la carretera federal MEX-057 constituye la columna vertebral de su corredor industrial. La franja que se desarrolla a lo largo de esta vía, desde el Anillo Periférico Oriente hasta el denominado Eje 140, concentra, de acuerdo con los datos con que se cuenta a la fecha, alrededor de **628 empresas** en aproximadamente **3,800 hectáreas**, genera cerca de **180 mil empleos** directos y representa aproximadamente el **30 por ciento del Producto Interno Bruto estatal**. Estas cifras, que sirven de sustento a la presente proposición, provienen de la **Unión de Usuarios de la Zona Industrial (UUIZ)**, asociación civil que agrupa y representa a las empresas establecidas en dicho corredor, y que constituye la fuente especializada de referencia para los indicadores económicos y de ocupación de esta zona industrial. La UUIZ, en coordinación con dependencias estatales como la **Secretaría de Desarrollo Económico**, ha sido el organismo que de manera sistemática ha documentado y difundido estas cifras, las cuales son consistentes con los datos que diversos medios de comunicación han replicado.

II. Diagnóstico operativo y de seguridad vial en el tramo Querétaro–La Pitahaya

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través del Dictamen de Viabilidad de fecha 3 de noviembre de 2023 y el Registro para Efectos Estadísticos publicado el 12 de diciembre de 2023, documentó en el expediente técnico del proyecto “Autopista La Pitahaya - Libramiento Noreste de Querétaro” que la carretera federal MEX-057 Querétaro–San Luis Potosí registra un alto volumen vehicular del cual la mitad corresponde a vehículos de carga pesada, y que los percances viales, sumados a los trabajos de conservación que se realizan de manera constante, provocan interrupciones en la circulación y la formación de colas de varios kilómetros, con altos costos generalizados de viaje para los usuarios.

Los aforos oficiales confirman ese diagnóstico. De acuerdo con la publicación Datos Viales 2025 de la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, correspondiente a la carretera “Querétaro –

San Luis Potosí”, clave 00165, ruta MEX-057, con mediciones del año 2024, las estaciones permanentes de conteo instaladas dentro del tramo materia de esta proposición revelan una composición vehicular que se agrava conforme la vía se aleja de la zona metropolitana de Querétaro:

Estación de conteo	Km	Tránsito Diario Promedio Anual por cuerpo	% carga	% T3-S2
Entronque a San Miguel de Allende	78+530	36,853	16.7 %	4.3 %
Cruce a San José Iturbide	16+830	20,336	38.8 %	22.1 %
Entronque a Doctor Mora	61+930	17,270	40.6 %	24.2 %
Cruce San Luis de la Paz–Guanajuato	86+680	16,704	46.4 %	30.0 %
Entronque a San Diego de la Unión	119+070	12,301	55.6 %	34.2 %

Fuente: SICT, Dirección General de Servicios Técnicos, Datos Viales 2025, carretera “Querétaro – San Luis Potosí”, clave 00165, ruta MEX-057, mediciones de 2024. La columna T3-S2 corresponde al tractocamión articulado de cinco ejes.

Los datos muestran una realidad que los promedios generales ocultan. En el cruce con el Anillo Periférico de San Luis Potosí, los cuerpos centrales registran poco más de setenta mil vehículos diarios, y en el entronque de Villa de Reyes poco más de uno de cada tres vehículos es de carga. La proporción se mantiene en Santa María del Río y en Tierra Nueva, donde ronda uno de cada tres. Pero conforme la vía se aleja de la zona metropolitana de Querétaro, la composición del flujo cambia. En las estaciones más cercanas al tramo Querétaro-La Pitahaya, el transporte pesado ya representa más de la mitad del aforo total, y en el entronque a San Diego de la Unión antes del límite con San Luis Potosí, **más de uno de cada dos vehículos es de carga y más de uno de cada tres es un tractocamión articulado de cinco ejes**. En el conjunto de la carretera, **el aforo alcanza hasta cien mil vehículos diarios**, de los cuales aproximadamente tres de cada diez corresponden a transporte de carga pesada.

Esa concentración de vehículos pesados en una vialidad de dos carriles por sentido, en tramos con pendientes prolongadas, favorece maniobras de rebase de alto riesgo y expone a los usuarios a **un peligro que no depende de su propia conducta, sino de la geometría de la vía y de la composición del flujo que deben compartir**.

La siniestralidad en este tramo ha sido documentada por las propias autoridades federales. Conforme a la

información oficial de la **Guardia Nacional**, obtenida mediante la Plataforma Nacional de Transparencia a través de la solicitud con folio 332259824001614, durante 2024 se reportaron **428 accidentes en la carretera federal MEX-057**, con un saldo de **76 personas fallecidas y 152 lesionadas**; el tramo más letal fue precisamente el que va de Querétaro a San Luis Potosí, con 39 muertes, seguido del tramo San Luis Potosí–Matehuala, con 35 víctimas mortales, de acuerdo con el análisis de esa información realizado por la organización Ciudadanos Observando. Las causas identificadas por la propia Guardia Nacional fueron, en orden de incidencia, la imprudencia del conductor (36 accidentes fatales), la falta de distancia adecuada (11 casos), las maniobras indebidas al virar (8 casos) y el exceso de velocidad (5 casos), lo que evidencia que **la problemática no se limita a la infraestructura, sino que exige también medidas de vigilancia y educación vial**.

En un periodo más amplio, los **Anuarios Estadísticos de Colisiones en carreteras federales de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes** documentaron **56 personas fallecidas** entre 2023 y 2024 en el tramo queretano de esta vía. Para el periodo 2018-2022, el Anuario Estadístico de Accidentes de la propia dependencia, retomado por Tribuna de Querétaro en febrero de 2024, registra **1,036 accidentes con 140 personas fallecidas y 248 lesionadas** en ese mismo tramo. De manera complementaria, un conteo elaborado con fuentes periodísticas y de organizaciones civiles, entre ellas Quadratín, Noventa Grados y Ciudadanos Observando, documenta para el periodo 2019-2023 más de **1,388 accidentes y 183 decesos en el tramo queretano de la MEX-057**; se trata de una fuente de naturaleza distinta a los registros oficiales de la Secretaría, por lo que se presenta como un indicador complementario y no como una cifra homologable a la estadística gubernamental, aunque coincide con ella en señalar una tendencia sostenida de siniestralidad grave.

La incidencia se mantiene en el presente. El director del **Centro Regulador de Urgencias Médicas de Querétaro**, Carlos Casillas, informó el **3 de julio de 2026** que, en los doce meses previos, los servicios de emergencia atendieron **36 accidentes** con múltiples víctimas en la carretera federal MEX-057, en el corredor comprendido entre la zona de la Mega Bandera y el puente de Pasteur, dentro de la zona urbana de Que-

rétaro, con un saldo de **7 personas fallecidas y 58 lesionadas**, 30 de las cuales requirieron traslado hospitalario; el funcionario atribuyó esta incidencia al **intenso flujo de transporte de carga pesada y a la presencia de pendientes prolongadas**, condiciones que se replican a lo largo del tramo materia de esta proposición.

A las pérdidas humanas se suman cuantiosas pérdidas económicas. Organismos como el **Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco)**, la **Canacar**, la **Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (Concamin)**, la **Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex)** y el **Consejo Coordinador Empresarial (CCE)** han señalado de manera reiterada que **los rezagos en infraestructura elevan los costos logísticos del país**. En particular, la Concamin estimó el 28 de febrero de 2024 que la industria del autotransporte pierde alrededor de 70 mil millones de pesos al año por robo e incendio de unidades y mercancías, equivalentes a cerca de **192 millones de pesos diarios y a 5,800 millones de pesos mensuales**, cifra que incluye la violencia contra los conductores y los daños a las unidades, y que desincentiva adicionalmente la inversión en el sector logístico.

III. La autopista de cuota paralela: alcance del proyecto y lo que su diseño deliberadamente no resuelve

El tramo Querétaro–San Luis Potosí de la carretera federal MEX-057 se encuentra bajo el esquema del Programa de Asociación Público-Privada de Conservación Plurianual de la Red Federal de Carreteras (APP Querétaro–San Luis Potosí), registrado oficialmente ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el 23 de febrero de 2017, que abarca 317.01 kilómetros equivalentes de conservación en los estados de Querétaro, Guanajuato y San Luis Potosí, con un periodo contractual de 2016 a 2026. De acuerdo con el **análisis costo-beneficio** elaborado por la propia Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para dicho programa, el objeto de dicho esquema es preservar el patrimonio vial de la red libre de peaje y reducir el costo de operación de sus usuarios; aunque por otro lado, el mismo documento **reconoce que la red federal libre de peaje no se encuentra en condiciones ideales y que su estado físico origina sobre costos a los usuarios**; a finales de 2015, estimaba que

el 22 por ciento de la red se encontraba en condiciones no satisfactorias. Se trata, sin embargo, de un esquema de mantenimiento que **no contempla la modernización física ni la ampliación de capacidad de la vía**, toda vez que las actuaciones previstas se limitan a implementar una rehabilitación inicial y a una conservación rutinaria y periódica de pavimentos, taludes, puentes, obras de drenaje, señalamientos y servicios de vialidad.

El 4 de marzo de 2026, en la conferencia matutina de la Presidencia de la República, el titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes anunció la ejecución del proyecto “Autopista La Pitahaya – Libramiento Noreste de Querétaro”, con una inversión de 22,163 millones de pesos y un periodo de ejecución de junio de 2026 a junio de 2029. El documento de descripción y viabilidad técnica presentado por la propia Secretaría ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del artículo 14, fracción I, de la **Ley de Asociaciones Público Privadas**, señala que se trata de una autopista de cuota de 98.5 kilómetros de longitud, tipo A4, esto es una carretera con cuatro carriles de circulación (dos por sentido), con una caseta troncal y dos entronques a desnivel denominados Buenavista y La Pitahaya. La vía inicia en el cruce del Libramiento Noreste de Querétaro con la carretera federal MEX-057 y concluye sobre esa misma carretera, a la altura de la localidad de La Pitahaya, bajo este contexto, se infiere que corre en paralelo a todo el tramo materia de esta proposición.

El suscrito reconoce el proyecto y lo considera necesario para el corredor. La presente proposición parte de una precisión que Jesús Antonio Esteva Medina, titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, realizó en marzo del presente año, que en sus propias palabras señaló que “aquí igual queda la 57, que es la libre. Y esta es el equivalente a la continuación de la 57D, que es la de cuota”, lo que significa que la carretera libre MEX-057 continuará operando sin modificaciones. El expediente técnico de viabilidad muestra que la solución adoptada fue **construir un tramo completamente nuevo**, con normativa vigente y un diseño que reduce la siniestralidad, **en lugar de ampliar la vía libre existente**; el propio documento concluye que “lo más recomendable es la construcción de un tramo nuevo”. De lo anterior se sigue que la no ampliación de la carretera libre no obedece a una omisión por descuido, sino a una decisión

técnica evaluada y descartada, que deja a **la carretera libre como la única opción** para quien no pueda o no quiera pagar la caseta. Por lo anterior, el proponente considera necesario velar por que la vía libre, que permanecerá en operación de manera indefinida, cuente con condiciones dignas de seguridad y servicio.

Esta preocupación responde, además, a una **obligación legal**. El artículo 30 de la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal** dispone que, cuando existan vías de cuota alternas, deberá garantizarse la operación de una vía libre de peaje. En consecuencia, a partir de la entrada en operación de la nueva autopista, prevista para 2029, la MEX-057 libre continuará absorbiendo el tránsito local, regional, agrícola y de corto itinerario que por su naturaleza no utiliza vías concesionadas, así como todo el tránsito de largo itinerario que opte por no cubrir la caseta troncal.

También se suma una **ventana crítica de al menos tres años**. Entre el inicio de la obra, previsto para mediados de 2026, y su conclusión en junio de 2029, la totalidad del tránsito del corredor continuará circulando por la vía libre, sin que se haya anunciado una intervención estructural en ella y con las afectaciones propias de una obra de esa magnitud en el entorno inmediato. Los plazos reales de este tipo de trabajos en el propio corredor no invitan al optimismo. El tramo El Colorado–Cuesta China, también identificado como El Colorado–Conín, sobre la autopista México–Querétaro, comenzó su ampliación de tres a cuatro carriles en junio de 2025, en una vialidad que recibe alrededor de 140 mil vehículos diarios. Aunque la totalidad de los carriles ampliados fue reabierto a la circulación en junio de 2026, siguen pendientes trabajos complementarios de señalamiento y contención, dentro de un paquete federal de intervenciones en el corredor México–Querétaro cuyo frente de obra continuará activo hasta 2029. Según reportes periodísticos de abril de 2026, **Caminos y Puentes Federales** anunció cierres escalonados en la autopista México–Querétaro del 22 al 26 de abril, con intervenciones en los carriles de baja, central y alta en el kilómetro 52, en dirección a la Ciudad de México, así como un cierre total nocturno tipo “carrusel” para colocar una estructura metálica; en el mismo mes, **transportistas bloquearon la carretera federal MEX-057 a la altura del kilómetro 204** para exigir seguridad en la vía, y un tráiler quedó atravesado sobre los carriles con dirección a Querétaro en la zona de obras de El Marqués.

En junio de 2026, **Regronexion** (agencia de noticias y medio digital independiente del estado de Querétaro) confirmó la reapertura de los carriles ampliados entre El Colorado y Cuesta China, precisó los materiales utilizados y además advirtió que continúan pendientes la colocación de barreras metálicas de contención, señalamientos y adecuaciones menores en los laterales. En este sentido, estas fuentes coinciden en un punto central para esta proposición: la intervención en el corredor ha generado afectaciones viales significativas durante su ejecución, y los trabajos complementarios se extienden más allá de la reapertura formal de los carriles.

Por otro lado, es indispensable realizar las siguientes precisiones, a fin de evitar confusiones:

- El proyecto “Autopista La Pitahaya – Libramiento Noreste de Querétaro” no es lo mismo que la concesión de la autopista Entronque 75D–Matehuala, de 118.4 kilómetros y 22,863.4 millones de pesos de inversión comprometida. Esa concesión no la otorgó la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, sino la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí, a solicitud del Ejecutivo estatal, por 40 años y con la aprobación del Congreso de esa entidad el 14 de diciembre de 2024. Se trata de una vía que conecta San Luis Potosí con Matehuala hacia el norte, cuya entrada en operación se prevé para mayo de 2027.
- Tampoco debe confundirse con la autopista de cuota de aproximadamente 61 kilómetros entre La Pitahaya y el Libramiento Oriente de San Luis Potosí, pasando por Villa de Reyes, concesionada a Mexicana de Técnicos en Autopistas (Meta), filial de Grupo Valoran, en construcción desde 2025.

El dato que interesa a esta proposición es otro. Hasta antes del anuncio de marzo de 2026, el único tramo del corredor Querétaro–San Luis Potosí que no tenía ninguna obra física comprometida era justamente el que va de Querétaro a La Pitahaya. Con la nueva autopista de cuota, ese hueco queda cubierto para el tránsito de largo itinerario dispuesto a pagar peaje, pero no para la vía libre, que es precisamente el objeto de esta proposición.

IV. El precedente del libramiento oriente de San Luis Potosí

La preocupación que motiva esta proposición no es especulativa. En agosto de 2026, transportistas de carga y pasajeros, comerciantes y habitantes del corredor San Luis Potosí–Matehuala manifestaron públicamente que, tras la conclusión del Libramiento Oriente de San Luis Potosí, el acceso a la vía libre quedó bloqueado en su sentido de sur a norte, obligando al tránsito a incorporarse a la vía de cuota hasta el tramo conocido como “El Peyote”. Los inconformes fundamentaron su reclamo precisamente en el artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Los aforos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes correspondientes a 2024 indican que, por la **estación Ventura** de ese corredor, circulan en promedio **34,835 vehículos diarios**, de los cuales alrededor del **58.7 por ciento son autobuses y unidades de carga**.

El antecedente del Libramiento Oriente ilustra con claridad el riesgo que se busca prevenir: la entrada en operación de una vía concesionada puede traducirse, en los hechos, en la pérdida de una alternativa libre efectiva, aun cuando la ley disponga expresamente lo contrario. Anticipar ese escenario en el tramo Libramiento Noreste de Querétaro–La Pitahaya, antes de que concluya la obra y no después de que el daño se produzca, es uno de los propósitos centrales de la presente proposición.

Cabe añadir que el interés por la seguridad de la MEX-057 no es un señalamiento aislado. En agosto de 2025, a través del comunicado número 98, el pleno de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión aprobó un punto de acuerdo para exhortar a las autoridades competentes a incrementar la seguridad en la carretera federal México 57, lo que confirma que se trata de una problemática identificada por el propio Poder Legislativo de manera reiterada. A ello se suma la gestión del sector productivo: el 14 de agosto de 2026, el presidente de la delegación potosina de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, Leopoldo Stevens Pérez, anunció que reactivará ante la Federación la propuesta de intervenir este corredor con miras al Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2027, planteamiento que una misión de la Alianza Empresarial de San Luis Potosí formuló previamente ante esta Cámara de Diputados.

V. Congruencia con las políticas públicas nacionales y los compromisos internacionales de México

La atención a la MEX-057 en el tramo señalado se inscribe plenamente en los objetivos de política pública del gobierno de México para el presente sexenio. El 26 de febrero de 2025, la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo presentó el **Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2025-2030**, que contempla la intervención de cuatro mil kilómetros de vías, con una inversión de 173 mil millones de pesos y 600 licitaciones, como parte de una estrategia más amplia para conectar zonas vulnerables y fortalecer la competitividad del país. El **Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030**, por su parte, establece como objetivo prioritario ampliar, modernizar y rehabilitar más de 4,000 kilómetros de carreteras federales y caminos rurales, así como la construcción de distribuidores viales urbanos.

La presente proposición es congruente con esos objetivos, con una ventaja adicional, y es que no solicita una obra de ampliación física de la vía libre, alternativa que, como se expuso en el apartado III de estas consideraciones, ya fue evaluada y descartada técnicamente por la propia Secretaría en favor de la autopista de cuota paralela. Por ello, **las acciones que aquí se plantean son de menor escala, de más rápida ejecución y plenamente compatibles con el presupuesto ya comprometido para el corredor**, sin competir por recursos con las obras de mayor envergadura ya anunciadas para el tramo México-Querétaro y para el resto del corredor México-Nuevo Laredo.

Esta proposición también se alinea con los compromisos internacionales de México en el marco de la **Agenda 2030** para el **Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas**, en particular con el **Objetivo de Desarrollo Sostenible número 9**, relativo a la **construcción de infraestructuras resilientes y a la promoción de una industrialización inclusiva y sostenible**. La seguridad vial de la MEX-057 contribuye directamente a ese propósito, al reducir siniestros, tiempos de traslado y la huella ambiental asociada a interrupciones y desvíos innecesarios. Fortalece, igualmente, la posición de México en el contexto de la revisión del **Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)**, que exige consolidar la competitividad de la infraestructura logística del país, y respalda los objetivos del **Plan México**, anunciado por la **Presidencia de la República en enero de 2025**, que busca agregar 15 por ciento de contenido nacional en las cadenas globales de valor de sectores estratégicos como el automotriz, el aeroespacial, el electrónico y el

de semiconductores. Para lograrlo resulta indispensable una infraestructura logística confiable en los corredores troncales del país.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, con base en los datos técnicos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; en las estadísticas de accidentes de la Guardia Nacional; en los análisis de costos logísticos de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción; en la documentación oficial del proyecto de autopista de cuota La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro; y en las políticas públicas del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, el Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2025-2030 y los compromisos internacionales de la Agenda 2030 y el T-MEC, someto a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus atribuciones, implemente un programa de seguridad vial para la carretera federal MEX-057, en su carácter de vía libre de peaje, en el tramo comprendido entre el Libramiento Noreste de Querétaro y la localidad de La Pitahaya, que contemple la construcción de carriles de ascenso en las pendientes prolongadas, la ampliación y rehabilitación de acotamientos, el señalamiento horizontal y vertical, la iluminación de entronques y retornos, y las obras de contención que resulten técnicamente procedentes, con ejecución durante el periodo de construcción de la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro, previsto de 2026 a 2029.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el marco del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, adopte las medidas necesarias para garantizar de manera expresa y permanente la operatividad de la carretera federal MEX-057 como vía libre de peaje en el tramo comprendido entre el Libramiento Noreste de Querétaro y la localidad de La Pitahaya, una vez que entre en operación la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro, sin desvíos obligados,

restricciones de acceso ni discontinuidades que obliguen a los usuarios a incorporarse a la vía concesionada.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que incorpore, en los instrumentos jurídicos que rijan la concesión de la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro, obligaciones verificables en materia de niveles de servicio, conservación y mantenimiento de la carretera libre MEX-057 en el tramo paralelo a dicha autopista, así como los mecanismos de supervisión correspondientes.

Cuarto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Guardia Nacional para que, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, refuerce la vigilancia y la aplicación de la normativa de tránsito en la carretera federal MEX-057, en el tramo comprendido entre el Libramiento Noreste de Querétaro y la localidad de La Pitahaya, y promueva campañas de educación vial dirigidas a atender las principales causas de siniestralidad documentadas oficialmente en dicho tramo, entre ellas la imprudencia del conductor, la falta de distancia de seguimiento, las maniobras indebidas al virar y el exceso de velocidad.

Quinto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al gobierno del estado de Querétaro para que, en el ámbito de sus atribuciones y en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, suscriba los convenios de coordinación que resulten procedentes para la ejecución de las acciones de seguridad vial en el tramo de la carretera federal MEX-057 que corresponde a su competencia territorial.

Sexto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al gobierno del estado de Guanajuato para que, en el ámbito de sus atribuciones y en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, suscriba los convenios de coordinación que resulten procedentes para la ejecución de las acciones de seguridad vial en el tramo de la carretera federal MEX-057 que corresponde a su competencia territorial.

Séptimo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al gobierno del estado de San Luis Potosí para que coordine con los gobiernos de Querétaro y Guanajuato las acciones necesarias para dar continuidad a las intervenciones de seguridad vial en el corredor, en virtud de que el tramo Querétaro–La Pitahaya de la carretera federal MEX-057 constituye la salida obligada de la producción industrial de San Luis Potosí hacia el centro del país y hacia los puertos y mercados del sur.

Octavo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en términos de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, haga público el calendario de ejecución, así como los avances tanto de la Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro como de las acciones de seguridad vial que se realicen sobre la carretera libre MEX-057 en el tramo señalado, a fin de dar seguimiento al cumplimiento del presente exhorto.

Bibliografía

1. Declaraciones de Jesús Antonio Esteva Medina, titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, ante el Consejo Nacional Directivo 2025-2026 de la (CANACAR). Gobierno de México – SICT, marzo de 2025. <https://www.gob.mx/sct/prensa/autotransporte-de-carga-columna-vertebral-y-motor-de-crecimiento-economico-esteva-medina?idiom=es>
2. Programa Nacional de Conservación de Carreteras y Bachetón 2026. Red Federal de Carreteras, Gobierno de México – SICT, enero de 2026. <https://palestra.com.mx/wp-content/uploads/2026/01/210126-SICT-Programa-Nacional-de-Conservacion-de-Carreteras-y-Bacheton-2026.pdf>
3. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. “I. Descripción del proyecto y viabilidad técnica. Proyecto Autopista La Pitahaya – Libramiento Noreste de Querétaro”, versión pública, presentada en términos del artículo 14, fracción I, de la Ley de Asociaciones Público Privadas. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/875824/1_I_Descripcion_y_Viabilidad_Tecnica_LA_PITAHAYA_CVC-VF.pdf
4. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Registro para Efectos Estadísticos del proyecto “Autopista La Pitahaya - Libramiento Noreste de Querétaro” bajo el esquema de Asociación Público Pri-

vada. <https://www.gob.mx/shcp/documentos/autopista-la-pitahaya-libramiento-noreste-de-queretaro?state=published>

5. Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC), con datos del Instituto Mexicano del Transporte. México con costos logísticos más altos frente a socios comerciales. CMIC, 2024. <https://cmic.org/mexico-con-costos-logisticos-mas-altos-frente-a-socios-comerciales/>

6. Industria Manufacturera en México. Datos de INEGI, retomados por la Secretaría de Economía y del Trabajo del Estado de Chiapas, 2023. https://economiytrabajo.chiapas.gob.mx/wp-content/uploads/7.-Industria-manufacturera-Mexico_20-sep.pdf

7. Industria Nacional de Autopartes (INA). Industria automotriz afianza su liderazgo en exportaciones y manufactura. Líder Empresarial, marzo de 2026. <https://www.liderempresarial.com/industria-automotriz-liderazgo-exportaciones-manufactura/>

8. Datos de INEGI y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), retomados por El Economista. La industria automotriz en México se ha consolidado como uno de los pilares de la economía nacional, noviembre de 2025. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/industria-automotriz-aporto-4-5-pib-mexico-3t-20251128-788750.html>

9. Banco de México (BANXICO). Información Revisada de Comercio Exterior, diciembre de 2025. Reporte Analítico, febrero de 2026. <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informacion-revisada-de-comercio-exterior/%7B2989CB56-6809-B3E8-261C-80FCFC188B39%7D.pdf>

10. Tendencia de las exportaciones manufactureras de México: 2015-2025. Opportimes, abril de 2026. <https://www.opportimes.com/comercio/tendencia-de-las-exportaciones-manufactureras-de-mexico-2015-2025/>

11. INEGI. Balanza Comercial de Mercancías de México, cifras a diciembre de 2025. Comunicado del 27 de enero de 2026 (exportaciones totales por 664,837 mdd, +7.6 %; manufacturas 91.6 %; manufacturas no automotrices 423,027 mdd, +17.3 %; automotrices -4.2 %). <https://www.inegi.org.mx/programas/comext/>

12. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Datos Viales 2025, carretera “Querétaro – San Luis Potosí”, clave 00165, ruta MEX-057, año de medición 2024. Dirección General de Servicios Técnicos. https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGST/Datos_Viales_2025/24_DV2025_San_Luis_Potosi.pdf

13. Guardia Nacional. Respuesta a la solicitud de información con folio 332259824001614, Plataforma Nacional de Transparencia. Retomada por Ciudadanos Observando, mayo de 2025. <https://www.ciudadanosobservando.org.mx/news/aumentan-accidentes-en-la-carretera-57-76-muertos-en-2024/>

14. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Anuarios Estadísticos de Colisiones en Carreteras Federales, 2023 y 2024. Retomados por Quadratín, junio de 2026. <https://mexico.quadratín.com.mx/carretera-federal-57-donde-el-riesgo-es-permanente/>

15. Proyecto de Conservación de Carreteras Mediante el Esquema de Asociación Público Privada, APP Querétaro – San Luis Potosí. Análisis Costo-Beneficio para el periodo 2016-2026. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/194221/VI_Rentabilidad_Social_APP_QRO-SLP.pdf

16. Carretera 57: obras colapsan tramo de El Colorado a Querétaro. Rotativo de Querétaro, 21 de abril de 2026. <https://rotativo.com.mx/carretera-57-obras-colapsan-el-colorado-queretaro>

17. Reabren carriles de la autopista 57 tras ampliación en El Colorado–Cuesta China. Reqrnexion, junio de 2026. <https://www.reqrnexion.com/reabren-carriles-de-la-autopista-57-tras-ampliacion-en-el-colorado-cuesta-china/>

18. Título de Concesión de la Autopista Entronque 75D-Matehuala, tipo A4, otorgado por la Junta Estatal de Caminos del Estado de San Luis Potosí, 20 de diciembre de 2024. Proyectos México.

https://www.proyectosmexico.gob.mx/wp-content/uploads/2025/08/TITULO-DE-CONCESION-DE-LA-AUTOPISTA-ENTRONQUE-75D-MATEHUALA-TIPO-A4-20-DIC-2024_AW2FF.pdf

19. Grupo Valoran gana concesión de autopista en SLP por 22,863 mdp. El Economista, diciembre de 2024. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/grupo-valoran-gana-concesion-autopista-slp-22-863-mdp-20241230-740129.html>

20. 0087 Libramiento Oriente de San Luis Potosí. Proyectos México, Gobierno Federal. https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/087-libramiento-orient-de-san-luis-potosi/

21. Exhorta la Comisión Permanente a incrementar la seguridad en la Carretera Federal México 57. Senado de la República, Comisión

Permanente – Comunicados, agosto de 2025. <https://comunicacionsocial.senado.gob.mx/informacion/comisionp/cp-comunicados/12587-exhorta-la-comision-permanente-a-incrementar-la-seguridad-en-la-carretera-federal-mexico-57>

22. Presidenta presenta Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2025-2030; se intervendrán 4 mil km para conectar zonas vulnerables. Presidencia de la República, febrero de 2025.

<https://www.gob.mx/presidencia/prensa/presidenta-presenta-programa-nacional-de-infraestructura-carretera-2025-2030-se-intervendran-4-mil-km-para-conectar-zonas-vulnerables?idiom=en>

23. Zona Industrial colapsa entre baches y promesas. Plano Informativo. 14 de agosto de 2026. <https://planoinformativo.com/1163383/zona-industrial-colapsa-entre-baches-y-promesas#1>

24. Zona Industrial de San Luis Potosí: el corazón económico del Bajío. Tu Interfaz. 13 mayo de 2025. <https://tuinterfaz.mx/noticias/22/18211/zona-industrial-de-san-luis-potosi-el-corazon-economico-del-bajio/>

25. UUZ y Sedeco se unen para impulsar el desarrollo económico. Plano Informativo. 27 junio 2026. <https://planoinformativo.com/1154334/uuzi-y-sedeco-se-unen-para-impulsar-el-desarrollo-economico#1>

26. Autopista La Pitahaya-Libramiento Noreste de Querétaro. Dictamen de viabilidad. SICT, 03 de noviembre de 2023. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/875835/Dictamen_Viabilidad_La_Pitahaya.pdf#2#1

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 13 de octubre de 2026.

Diputado Juan Carlos Valladares Eichelmann (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT, A LA GN Y AL GOBIERNO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ A REALIZAR LAS ACCIONES NECESARIAS PARA AMPLIAR LA CAPACIDAD Y CORREGIR LAS DEFICIENCIAS DE INCORPORACIÓN DE LA CARRETERA FEDERAL MEX-057, EN SU CARÁCTER DE VÍA LIBRE DE PEAJE, EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE EL ENTRONQUE CON LA CARRETERA FEDERAL MEX-037, ACCESO A VILLA DE REYES Y EL EJE 122 DE LA ZONA INDUSTRIAL, A CARGO DEL DIPUTADO JUAN CARLOS VALLADARES EICHELMANN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que 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 los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

I. El tramo y su peso en la economía industrial de San Luis Potosí

El tramo carretero Querétaro–San Luis Potosí, que forma parte de la carretera federal MEX-057, tiene una longitud de **201.66 kilómetros** y está clasificado como ET4 por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Esta categoría lo define técnicamente como un **Eje de Transporte de cuatro carriles**, diseñado con las más altas especificaciones geométricas y estructurales para permitir la circulación segura de los vehículos de carga más pesados y de mayores dimensiones del país.

La propia Secretaría reconoce, en el documento de Descripción y Viabilidad Técnica del Proyecto de la autopista de cuota paralela que actualmente se construye en el tramo queretano denominado “Autopista La Pitahaya - Libramiento Noreste de Querétaro”, que por esta carretera circula un alto volumen vehicular, del cual la mitad corresponde a vehículos de carga pesada, en la cual los percances viales, sumados a los trabajos de conservación, provocan interrupciones constantes en la circulación y la formación de colas de varios kilómetros, con los consecuentes sobre costos de operación para sus usuarios.

El segmento final de esa vía, comprendido entre el entronque con la carretera federal MEX-037, acceso a Villa de Reyes, y el Eje 122 de la Zona Industrial de San Luis Potosí, es el de mayor intensidad de uso de todo el corredor y el que sostiene de manera más directa la actividad productiva de la entidad. En el municipio de Villa de Reyes se ubica, desde 2016, la **Planta de BMW Group en San Luis Potosí**, cuya inversión acumulada asciende a cerca de **dos mil millones de dólares**, con alrededor de **3,700 empleos directos** y más de **32 mil empleos indirectos** vinculados a su cadena de proveeduría.

La empresa conmemoró el décimo aniversario de la colocación de la primera piedra en dos momentos. El 16 de junio de 2026, mediante un comunicado de prensa, la compañía destacó los logros de la década y anunció su siguiente etapa de crecimiento. El 23 de julio de 2026, realizó un evento conmemorativo con autoridades estatales y municipales, en el cual se compartieron los datos sobre el impacto económico de la planta en la región. Conforme a la información difundida en esa conmemoración, **Villa de Reyes** concentra actualmente **42 por ciento de las exportaciones totales del estado** y genera cerca de 30 por ciento de su producción bruta, tras un incremento de 1,600 por ciento en sus exportaciones desde la llegada de la armadora.

A partir de 2027, la planta integrará además la producción de los modelos eléctricos BMW iX3 e i3 de la plataforma Neue Klasse, como parte de una inversión adicional de 800 millones de euros anunciada en 2023, con la cual San Luis Potosí se convertirá en la primera planta automotriz premium del país en producir vehículos totalmente eléctricos y baterías de alto voltaje.

Esta operación no constituye un caso aislado. A lo largo de la misma vía, entre el **Anillo Periférico Oriente y el Eje 140**, se despliega la mayor concentración industrial del estado, de acuerdo con la **Unión de Usuarios de la Zona Industrial (UUI)** y dependencias estatales como la **Secretaría de Desarrollo Económico**, se localizan alrededor de **628 empresas** asentadas en aproximadamente **3,800 hectáreas** donde se generan cerca de **180 mil empleos** directos. La mayoría de las plantas instaladas en esta franja opera bajo el **esquema de manufactura justo a tiempo**, en el cual la puntualidad en la recepción de insumos no constituye una aspiración deseable, sino una condición indis-

pensable de operación, por lo que una interrupción prolongada del tránsito en este tramo se traduce en paros de producción, penalizaciones contractuales frente a clientes internacionales e incumplimientos de compromisos de exportación previamente asumidos. A esta circunstancia se suma el desplazamiento diario de las personas trabajadoras que en los cambios de turno utilizan la misma vía que el autotransporte de carga.

II. Convergencia vehicular sobre una sección carretera sin ampliación

El problema de este tramo no radica únicamente en el volumen de tránsito que soporta, sino en la manera en que dicho volumen se acumula sobre él. A lo largo de sus veintiún kilómetros, la carretera recibe sucesivamente el tránsito de tres incorporaciones mayores sin que su capacidad aumente en ningún punto, manteniendo dos carriles centrales por sentido de principio a fin.

Los aforos oficiales confirman este diagnóstico. Conforme a la publicación **Datos Viales 2025** de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, correspondiente a la carretera “Querétaro - San Luis Potosí”, clave 00165, ruta MEX-057, con mediciones del año 2024, el Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) por cuerpo evoluciona de la siguiente manera:

Estación de conteo	Km	TDPA por cuerpo	% vehículos de carga
Entronque a Villa de Reyes (MEX-037)	176+350	24,974 y 25,662	35.5 % y 34.5 %
Entronque a Villa de Arriaga (cuota)	182+600	36,287 y 34,409	25.9 % y 23.6 %
Cruce con el Libramiento de San Luis Potosí	184+800	37,453 y 36,051	31.0 % y 30.5 %
Cruce con el Periférico (cuerpos centrales)	197+500	71,723 y 69,733	6.4 % y 5.8 %
Cruce con el Periférico (cuerpos laterales)	197+500	24,378 y 22,756	14.6 % y 14.3 %

Fuente: SICT, Dirección General de Servicios Técnicos, Datos Viales 2025, carretera “Querétaro – San Luis Potosí”, clave 00165, ruta MEX-057, mediciones de 2024.

El comportamiento del aforo en este tramo revela dos fenómenos sucesivos. El primero se produce entre el entronque de Villa de Reyes y el cruce con el Libramiento de San Luis Potosí, donde, en poco más de ocho kilómetros, el aforo por cuerpo crece cerca de 50 por ciento, al pasar de **24,974 a 37,453 vehículos diarios**. A ello contribuyen las incorporaciones de la ca-

retera federal MEX-037 y de la autopista de cuota San Luis Potosí-Villa de Arriaga. El segundo fenómeno ocurre en los trece kilómetros siguientes, entre ese cruce y el Periférico, donde el aforo por cuerpo prácticamente se duplica hasta alcanzar **71,723 vehículos diarios**. En este caso, el incremento ya no proviene de entronques carreteros, sino del tránsito local que genera la propia Zona Industrial y que se incorpora de manera directa a la vía. En ninguno de los dos segmentos se suma un solo carril central adicional.

Estamos, en términos técnicos, ante un cuello de botella por convergencia. La capacidad efectiva del corredor no la determina el tramo abierto, sino el punto en el que distintos flujos vehiculares confluyen sobre una sección que no ha crecido. Ello explica que las filas se formen precisamente en las incorporaciones y que un recorrido que en condiciones normales tomaría minutos pueda extenderse durante horas.

El origen de esa acumulación puede identificarse con precisión, incorporación por incorporación. Conviene detenerse en cada una de ellas para entender qué flujo aporta y en qué condiciones lo hace.

La **carretera federal MEX-037, en su tramo Entronque de Zaragoza-San Felipe**, aporta poco más de **20,841 vehículos diarios**, y casi uno de cada tres es una unidad de carga. La **autopista de cuota San Luis Potosí-Villa de Arriaga** suma otros **11,251 vehículos diarios** en su entronque con la MEX-057, con una proporción de carga similar, cercana a uno de cada tres. Ambas corrientes desembocan sobre los mismos dos carriles centrales, de modo que, en unos cuantos kilómetros, **la vía recibe el equivalente a un tercio más de su aforo original sin que su capacidad aumente en absoluto**.

Por otro lado, el **Libramiento Oriente de San Luis Potosí** opera de manera distinta. Su ruta, la **MEX-057D**, arranca precisamente sobre esta carretera y registra, en su kilómetro 11, **entre 12,310 y 12,526 vehículos diarios**, de los cuales casi dos de cada tres son de carga. La proporción se eleva todavía más en su **plaza de cobro de San Nicolás de los Jassos**, donde **tres de cada cuatro vehículos son unidades de carga**. Se trata, por tanto, del punto donde el autotransporte de largo itinerario abandona la vía libre para incorporarse a la autopista de cuota, y ello explica que la proporción de vehículos de carga en los carriles cen-

trales descienda de tres de cada diez en el kilómetro 184+800 a menos de uno de cada diez en los cuerpos centrales del Periférico.

Esa salida, sin embargo, tampoco se realiza en condiciones adecuadas. En el entronque, los **tractocamiones** articulados de cinco y más ejes deben abandonar los carriles centrales **sin longitudes de entrelazamiento suficientes**, lo que los obliga a maniobras abruptas en medio de un flujo que no se detiene y expone al resto de los usuarios a un riesgo que podría evitarse con un diseño geométrico adecuado. A esta circunstancia se suma la **discontinuidad del sistema de vías laterales**, que en el cruce con el Periférico absorbe ya una cuarta parte del tránsito total del punto entre **24,378 y 22,756 vehículos diarios**, pero deja de existir a partir del Eje 140 hacia el sur. De ese punto en adelante, la totalidad de las incorporaciones locales, el acceso a las plantas industriales y el traslado del personal se realizan directamente sobre los carriles centrales, en concurrencia con el tránsito de largo itinerario y con las configuraciones articuladas de baja velocidad relativa que este último conlleva. Esa discontinuidad es, precisamente, la causa del segundo incremento descrito en los párrafos anteriores: donde existen vías laterales, éstas absorben una cuarta parte del tránsito; donde no existen, la totalidad de ese flujo recae sobre la sección central.

La magnitud del problema trasciende el ámbito local. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la carretera federal MEX-057 registra un **aforo superior a los 100 mil vehículos diarios** en el tramo metropolitano de San Luis Potosí, de los cuales cerca del **30 por ciento corresponde a transporte de carga**. El delegado en San Luis Potosí de la **Cámara Nacional del Autotransporte de Carga** (Canacar), Norberto Cueto García, ha señalado que por esta ruta circulan aproximadamente **150 mil vehículos diarios**, concentrándose la mayor presión en el tramo metropolitano. Organismos empresariales estiman que en el tramo comprendido entre el Distribuidor Juárez, Villa de Pozos y el acceso a la zona industrial circulan en promedio entre **125 mil y 150 mil vehículos al día, con picos de hasta 190 mil y 210 mil unidades en horas de mayor demanda**. La carretera, mantiene prácticamente la misma estructura física desde hace más de 40 años, desde su construcción, mientras que en otros tramos como el de Querétaro a Ciudad de México llega a tener hasta ocho carriles.

Las consecuencias sobre la operación logística son cuantificables. El delegado de **Canacar** ha señalado que diariamente hay **retrasos de dos a tres horas** en los alrededores de la zona industrial; un trayecto de media hora, por ejemplo, de Santa María a San Luis, puede extenderse hasta tres horas, lo que ha reducido de tres a dos los viajes semanales de México a Laredo por unidad; el propio dirigente atribuyó esas afectaciones al deterioro de las vialidades, a las obras en proceso tanto en los carriles centrales como en las laterales, y a las lluvias registradas en la temporada, factores que se suman a las deficiencias geométricas descritas en esta proposición.

En síntesis, el tramo Villa de Reyes-Eje 122 de la carretera federal MEX-057 presenta una condición de saturación estructural que no admite una solución única de señalamiento o vigilancia. Requiere, conforme a la evidencia expuesta, intervenciones acotadas sobre la geometría de sus incorporaciones, la continuidad de su sistema de vías laterales y la ampliación de su sección central en el segmento donde el aforo se duplica. Se trata de un cuello de botella por convergencia cuya corrección es técnicamente viable, presupuestalmente moderada y socialmente impostergable.

III. Tres puntos críticos susceptibles de intervención específica

Del análisis anterior se identifican tres puntos específicos en los que se concentra la problemática y que requieren de una intervención específica.

El primero es el **entronque del Libramiento Oriente de San Luis Potosí con la carretera libre**, donde predomina el tránsito de vehículos de grandes dimensiones, con configuraciones articuladas de cinco y más ejes; estas unidades generalmente cruzan el estado sin detenerse en él, por lo que son denominadas de largo itinerario, y deben abandonar los carriles centrales en ese punto para incorporarse a la vía de cuota. El segundo es el **paso a desnivel del entronque con la carretera federal MEX-037, acceso a Villa de Reyes**, que concentra el flujo del corredor industrial del sur del estado y del corredor hacia Guanajuato, con casi veintiún mil vehículos diarios y una tercera parte de ellos de carga. El tercero es la **interrupción de vías laterales a partir del Eje 140**, que obliga a que todas las incorporaciones locales del corredor industrial, ya sean accesos a plantas, traslado de personal o manio-

bras de distribución, se resuelvan directamente sobre los carriles centrales, mezclándose con el tránsito de largo itinerario.

Cabe señalar que ninguno de estos tres puntos exige una obra de gran escala para corregirse. Requieren carriles de aceleración y longitudes de entrelazamiento acordes con la normativa técnica vigente de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, así como la continuidad del sistema de vías laterales hacia el sur y la ampliación de la sección central en el segmento donde el aforo se duplica. Se trata de intervenciones acotadas, programables y de costo presupuestal moderado, con un efecto directo y medible sobre la capacidad y la seguridad del corredor.

IV. Los límites de las obras actualmente en ejecución

Esta proposición no desconoce las obras que actualmente se desarrollan en la zona. El gobierno del estado de San Luis Potosí inició, el 3 de julio de 2026, la segunda etapa de la **Vía Alterna Sur, del Eje 122 al Eje 140** que involucra cinco kilómetros de vialidad con una inversión estatal inicial de 140 millones de pesos, que comprenden más de 60 mil metros cuadrados de carpeta asfáltica, obras de drenaje pluvial y señalamiento horizontal y vertical. El propio gobernador, Ricardo Gallardo Cardona, señaló que esta obra, junto con el proyecto que impulsa **Grupo Meta** para extender la vialidad hacia Villa de Reyes y enlazarla con la autopista San Luis Potosí-Querétaro, tiene como propósito absorber alrededor de 30 por ciento del tránsito que actualmente soporta la carretera federal MEX-057 a su paso por la capital potosina. A ello se suma la rehabilitación de las vías laterales de la carretera federal MEX-057 entre el Eje 122 y el Eje 126, reportada por la **Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas del Estado** en marzo de 2026.

Se trata de obras necesarias, cuyo valor es reconocido por esta proposición. Sin embargo, ninguna de ellas corrige el cuello de botella por convergencia que se forma sobre el cuerpo central de la carretera federal. Conviene distinguir tres razones. La primera es de diseño. La Vía Alterna Sur es una vialidad de trazo urbano, conectada a la prolongación Juárez, a la avenida Salk, al propio Eje 122 y a la avenida CFE, concebida para el tránsito ligero y el acceso metropolitano, no para el autotransporte de carga articulado de largo itine-

rario. La segunda es de régimen. Las alternativas efectivamente diseñadas para ese tránsito pesado son vías de cuota, de modo que la carga que no cubre el peaje permanecerá, por definición, en la vía libre. La tercera es de cobertura. La rehabilitación de vías laterales llega hasta el Eje 126, sin alcanzar el Eje 140 ni el tramo hacia Villa de Reyes, que es precisamente donde el sistema de laterales desaparece.

El resultado esperado de estas obras, si no se interviene el cuerpo central de la vía libre, no se traducirá automáticamente en una mejora para la zona. Lo más probable es que el tránsito de vehículos ligeros se mueva hacia la vía alterna gratuita y que el transporte de carga con mayor presupuesto migre hacia las autopistas de cuota. Al mismo tiempo, en los carriles centrales de la carretera federal se quedará la carga que no paga peaje, además de todo el tránsito local que se incorpora directamente a ella.

Disminuir el volumen total de vehículos no significa mejorar el servicio vial si los camiones pesados siguen dominando el flujo y el diseño de las incorporaciones se queda exactamente igual.

V. Siniestralidad documentada en el tramo

La condición descrita tiene, además, consecuencias documentadas en materia de seguridad vial. De acuerdo con datos de la **Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y de Caminos y Puentes Federales**, difundidos en julio de 2025, la carretera federal MEX-057 acumuló **1,252 siniestros viales** y al menos **15 personas fallecidas** en lo que iba de ese año, con una tendencia de incremento durante los periodos de mayor flujo vehicular.

A esta cifra se suma la información oficial de la **Guardia Nacional**, obtenida a través de la Plataforma Nacional de Transparencia mediante la solicitud con folio 332259824001614 y retomada por la organización Ciudadanos Observando, conforme a la cual durante 2024 se registraron **428 accidentes** en la misma carretera, con un saldo de **76 personas fallecidas** y **152 lesionadas**. De ese total, el **tramo comprendido entre Querétaro y San Luis Potosí** resultó el más letal de toda la vía, con **39 personas fallecidas**.

Los puntos identificados en el apartado III de estas consideraciones, consistentes en el entronque con el

Libramiento Oriente, el paso a desnivel de Villa de Reyes y las incorporaciones directas a partir del Eje 140, corresponden, de acuerdo con reportes periodísticos locales recientes, a los puntos donde con mayor frecuencia se registran percances viales de consideración, algunos de ellos con pérdidas de vidas humanas, principalmente en las inmediaciones del Distribuidor Juárez y de la Zona Industrial. Coincide con esta tendencia el análisis realizado por la Guardia Nacional respecto a la carretera federal MEX-057, en el que la falta de distancia de seguimiento y las maniobras indebidas al virar figuran entre los factores más recurrentes. Ambas causas se asocian de manera directa con deficiencias de incorporación y de entrelazamiento como las descritas en el apartado III, lo que refuerza la pertinencia de mejorar la geometría de este tramo y no únicamente su señalamiento.

Por otro lado, es importante mencionar que el Libramiento Oriente y la autopista San Luis Potosí-Villa de Arriaga son dos de las tres vías de cuota que convergen en este tramo y que, en términos del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, constituyen las alternativas de peaje frente a las cuales la carretera libre debe permanecer en operación efectiva. La observancia de esta disposición resulta particularmente relevante en un tramo donde la vía libre concentra ya una proporción creciente del tránsito total del corredor, tal como se ha expuesto previamente. Esta preocupación no es hipotética, en agosto de 2026, transportistas de carga y pasajeros, comerciantes y habitantes del **corredor San Luis Potosí-Matehuala** manifestaron públicamente que, tras la conclusión del Libramiento Oriente, el acceso a la vía libre quedó restringido en sentido sur-norte, invocando precisamente ese precepto legal.

VI. Congruencia con la planeación estatal de desarrollo y con la demanda del sector productivo

Las acciones que aquí se solicitan son, además, congruentes con los instrumentos de planeación del gobierno del estado de San Luis Potosí. El **Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027**, aprobado por el Congreso local mediante el Decreto 0286, incorpora como uno de sus principios rectores a la infraestructura, toda vez que, a través de ella, se busca potenciar la economía. Por su parte el **Programa Sectorial de Desarrollo Económico Sustentable 2022-2027**, en materia de conectividad, contempla el fortalecimiento de la infraes-

estructura de los corredores industriales de la entidad, como líneas de acción prioritarias.

La solicitud coincide con la gestión que impulsa el sector productivo potosino. El 14 de agosto de 2026, el presidente de la delegación estatal de la **Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC)**, Leopoldo Stevens Pérez, anunció que reactivará ante la Federación la propuesta de dotar de un carril adicional a la carretera federal MEX-057 en el tramo San Luis Potosí-Querétaro. El objetivo es que el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2027 contemple una partida que permita iniciar esa ampliación. El dirigente empresarial recordó que el planteamiento no es nuevo, pues el año pasado una misión de la Alianza Empresarial de San Luis Potosí ya lo había presentado ante esta Cámara de Diputados. La presente proposición se inscribe en esa misma gestión y la acota a los puntos donde la evidencia técnica es más concluyente.

La atención del tramo Villa de Reyes-Eje 122 se inscribe, además, en un plano más amplio. Forma parte de la estrategia de infraestructura carretera que el gobierno de México ha trazado para el presente sexenio, la cual contempla la intervención de miles de kilómetros de vías federales en los próximos años. Conviene precisar, sin embargo, que lo aquí solicitado corresponde a intervenciones de escala limitada, pues se trata del rediseño de tres incorporaciones y de extender hacia el sur el sistema de vías laterales que ya opera en otras secciones del corredor. Por su magnitud, estas obras pueden programarse con relativa rapidez y sin competir por presupuesto con los proyectos de mayor envergadura ya anunciados para el corredor México-Nuevo Laredo.

VII. Alcance de esta proposición

Esta proposición tiene un alcance preciso. Se limita al tramo de aproximadamente veintiún kilómetros de la carretera federal libre, delimitado entre el entronque con la carretera federal MEX-037, acceso a Villa de Reyes, y el Eje 122 de la Zona Industrial de San Luis Potosí. No busca duplicar las obras estatales ni las concesiones privadas que actualmente se encuentran en desarrollo, sino que atiende lo que ninguna de ellas resuelve, que es **la capacidad y la geometría del cuerpo central de la carretera federal**. Se plantea, además, en coordinación con el gobierno del Estado,

cuyas obras en la Vía Alternativa Sur y en las vías laterales resultan complementarias, y no sustitutas, de las acciones que aquí se solicitan.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, con apoyo en los **aforos oficiales** de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en los **datos de siniestralidad** que han documentado la propia dependencia, Caminos y Puentes Federales y la Guardia Nacional, así como en la documentación pública de las **obras estatales y concesionadas** que se desarrollan en la zona y en los instrumentos de planeación estatal y federal antes referidos, someto a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a realizar un estudio de capacidad y nivel de servicio de la carretera federal MEX-057, en su carácter de vía libre de peaje, en el tramo comprendido entre el entronque con la carretera federal MEX-037, acceso a Villa de Reyes y el Eje 122 de la Zona Industrial de San Luis Potosí, con análisis específico de los puntos de convergencia con el Libramiento Oriente de San Luis Potosí, con la autopista de cuota San Luis Potosí-Villa de Arriaga y con la propia carretera federal MEX-037, y a elaborar, con base en ese estudio, el proyecto ejecutivo para la ampliación de la sección central del tramo.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a programar y ejecutar la ampliación a tres carriles por sentido de la sección central de la carretera federal MEX-057, en su carácter de vía libre de peaje, en el tramo comprendido entre el entronque con la carretera federal MEX-037, acceso a Villa de Reyes, y el Eje 122 de la Zona Industrial de San Luis Potosí, así como la continuidad del sistema de vías laterales desde el Eje 140 hasta el entronque con la carretera federal MEX-037, a fin de que las incorporaciones locales y de acceso industrial dejen de realizarse directamente sobre los carriles centrales.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Se-

cretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a rediseñar las incorporaciones y los pasos a desnivel existentes en el tramo, dotándolos de carriles de aceleración y desaceleración y de longitudes de entrelazamiento conformes con la normativa técnica vigente de la propia dependencia, así como del señalamiento y la iluminación necesarios para la seguridad de quienes transitan por esta vía.

Cuarto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Guardia Nacional para que, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, refuerce la vigilancia en los puntos de incorporación del tramo señalado y promueva acciones de educación vial orientadas a las causas de accidentalidad identificadas por las propias autoridades, en particular la falta de distancia de seguimiento y las maniobras indebidas al virar.

Quinto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al gobierno del estado de San Luis Potosí para que, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, articule las obras estatales de la Vía Alterna Sur y de rehabilitación de vías laterales con las acciones federales a que se refiere el presente exhorto, a fin de evitar duplicidades y de asegurar la continuidad funcional de todo el corredor.

Sexto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el marco del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, adopte las medidas necesarias para garantizar de manera permanente la operatividad de la carretera federal MEX-057 como vía libre de peaje en el tramo señalado, sin desvíos obligados ni restricciones de acceso que condicionen a los usuarios a incorporarse a las vías concesionadas.

Séptimo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en términos de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, haga públicos los resultados del estudio de capacidad, el calendario de ejecución y los avances de las obras que se realicen en cumplimiento del presente exhorto.

Bibliografía

1. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Datos Viales 2025, carretera “Querétaro - San Luis Potosí”, clave 00165, ruta MEX-057, año de medición 2024. Dirección General de Servicios Técnicos (estaciones de los kilómetros 176+350, 182+600, 184+800 y 197+500). https://micrs.sct.gob.mx/imagenes/DireccionesGales/DGST/Datos_Viales_2025/24_DV2025_San_Luis_Potosi.pdf
2. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. “I. Descripción del proyecto y viabilidad técnica. Proyecto Autopista La Pitahaya - Libramiento Noreste de Querétaro”, versión pública (MEX-057 Querétaro-San Luis Potosí de 201.66 km, tipo ET4, mitad del tránsito en vehículos pesados). https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/875824/1_I_Descripcion_y_Viabilidad_Tecnica_LA_PITAHAYA_CVC-VF.pdf
3. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y Caminos y Puentes Federales (CAPUFE). Datos de siniestralidad en la carretera federal 57, retomados por Código San Luis, 27 de julio de 2025 (1,252 siniestros viales y al menos 15 personas fallecidas en lo que iba de 2025). <https://codigosanluis.com/carretera-57-mil-accidentes-2025/>
4. Guardia Nacional. Respuesta a la solicitud de información con folio 332259824001614, Plataforma Nacional de Transparencia. Datos de siniestralidad 2024 (428 accidentes, 76 personas fallecidas y 152 lesionadas; 39 decesos en el tramo Querétaro-San Luis Potosí) y análisis de causas de accidentalidad en la carretera federal MEX-057, retomado por Ciudadanos Observando, mayo de 2025. <https://www.ciudadanosobservando.org.mx/news/aumentan-accidentes-en-la-carretera-57-76-muertos-en-2024/>
5. BMW Group. BMW Group Planta San Luis Potosí celebra una década de transformación. Comunicado de prensa, 16 de junio de 2020. <https://www.press.bmwgroup.com/mexico/article/detail/T0458587ES?language=es>
6. ¿Qué efecto tiene una planta automotriz? BMW puso a Villa de Reyes en el mapa exportador. Metro World News, 23 de julio de 2020. <https://www.metroworldnews.com/noticias/2026/07/23/que-efecto-tiene-una-planta-automotriz-bmw-puso-a-villa-de-reyes-en-el-mapa-exportador/>
7. Zona Industrial potosina, puntero de la economía en el Bajío. Su extensión territorial es de 3 mil 800 hectáreas existen 628 empre-

sas que generan 180 mil empleos. El Sol de San Luis, 3 de abril de 2025.

<https://oem.com.mx/elsoldesanluis/local/zona-industrial-potosina-puntero-de-la-economia-en-el-bajio-22469841>

8. El Gobernador Ricardo Gallardo pone en marcha la segunda etapa de la Vía Alternativa Sur. Declaraciones del Gobernador Ricardo Gallardo Cardona, 3 de julio de 2026. *Quadratín San Luis Potosí*.

<https://sanluispotosi.quadratin.com.mx/metropoli/proyector-ricardo-gallardo-ruta-alterna-a-la-57-hasta-queretaro/>

9. R. Gallardo pone en marcha la 2da. etapa de la Vía Alternativa Sur (cinco kilómetros, inversión estatal de 140 millones de pesos, obras de drenaje y señalamiento). *Pulso SLP*, 4 de julio de 2026.

<https://pulsoslp.com.mx/slp/r-gallardo-pone-en-marcha-la-2da-etapa-de-la-via-alterna-sur/2063661>

10. Rehabilitación de laterales de la carretera 57 estará lista en abril: SEDUVOP. El Sol de San Luis, 6 de febrero de 2026.

<https://oem.com.mx/elsoldesanluis/local/rehabilitacion-de-laterales-de-la-carretera-57-estara-lista-en-abril-seduvop-28234482>

11. Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 del Estado de San Luis Potosí, aprobado mediante Decreto 0286 por la Sexagésima Tercera Legislatura Constitucional del Estado.

<https://ped.slp.gob.mx/assets/files/Completo.pdf>

12. Programa Sectorial de Desarrollo Económico Sustentable 2022-2027, Gobierno del Estado de San Luis Potosí, 20 de abril de 2022.

[http://www.cegaipslp.org.mx/HV2021Tres.nsf/nombre_de_la_visita/7DC519270F6F3FA18625883D0061C7B9/\\$File/PROGRAMA+SECTORIAL+DESARROLLO+ECONOMICO+SUSTENTABLE+2022-2027+\(20-ABR-2022\).pdf](http://www.cegaipslp.org.mx/HV2021Tres.nsf/nombre_de_la_visita/7DC519270F6F3FA18625883D0061C7B9/$File/PROGRAMA+SECTORIAL+DESARROLLO+ECONOMICO+SUSTENTABLE+2022-2027+(20-ABR-2022).pdf)

13. Alerta CANACAR por pérdidas millonarias ante bloqueos en la carretera 57. Declaraciones de Norberto Cueto García, delegado estatal de CANACAR. *Quadratín San Luis Potosí*, 20 de mayo de 2026 (estimación de 150 mil vehículos diarios).

<https://sanluispotosi.quadratin.com.mx/san-luis-potosi/alerta-canacar-por-perdidas-millonarias-ante-bloqueos-en-la-carretera-57/>

14. Baches y obras colapsan accesos a la Zona Industrial; trayectos se triplican. Declaraciones de Norberto Cueto García. *Antena*

San Luis, 10 de junio de 2026 (retrasos de hasta tres horas; reducción de tres a dos viajes semanales a Laredo; causas atribuidas a baches, obras y lluvias).

<https://antenasanluis.mx/baches-y-obras-colapsan-accesos-a-la-zona-industrial-trayectos-se-triplican/>

15. La CMIC impulsará megaobra estratégica en el tramo San Luis-Querétaro. Declaraciones de Leopoldo Stevens Pérez, presidente de la CMIC en San Luis Potosí. *Plano Informativo*, 14 de agosto de 2026 (gestión del carril adicional ante el PEF 2027).

<https://planoinformativo.com/1163538/la-cmic-impulsara-megaobra-estrategica-en-el-tramo-san-luisqueretaro>

16. Transportistas exigen vía libre de peaje en la Federal 57 tras bloqueo en “El Peyote”. *MC Noticias SLP*, 18 de agosto de 2026 (invocación del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal).

<https://mcnoticiasslp.blog/2026/08/18/transportistas-exigen-via-libre-de-peaje-en-la-federal-57-tras-bloqueo-en-el-peyote/>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 13 de octubre de 2026.

Diputado Juan Carlos Valladares Eichelmann (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SEP Y A SUS HOMÓLOGAS EN LAS 32 ENTIDADES FEDERATIVAS Y A LA STPS A FORTALECER DE MANERA COORDINADA LOS PROTOCOLOS DE PREVENCIÓN, SALUD MENTAL Y ATENCIÓN A LA VIOLENCIA Y ACOSO CONTRA EL PERSONAL DOCENTE EN LOS CENTROS EDUCATIVOS, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA GRACIELA GAITÁN DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La que suscribe, diputada María Graciela Gaitán Díaz, 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 los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Para el Partido Verde Ecologista de México, la construcción de una sociedad próspera, justa y sostenible no depende únicamente de la protección de los recursos naturales, sino de la preservación y cuidado del entorno humano y social donde se forman las nuevas generaciones. Las escuelas no son meras estructuras físicas de instrucción pedagógica; constituyen verdaderos ecosistemas sociales comunitarios interconectados. En estos espacios se moldean los valores, la empatía, el respeto a la diversidad y la cultura de paz que sostienen la cohesión social de la nación.

Un entorno laboral sano, libre de violencia, seguro y con equilibrio de salud psicoemocional para las y los trabajadores de la educación no es un privilegio, sino un requisito estructural e indispensable. Garantizar la dignidad física, laboral y emocional del profesorado es la premisa básica para hacer efectivo el derecho humano de las niñas, niños, adolescentes y jóvenes a recibir una educación de excelencia, integral, inclusiva y con un profundo sentido humano. Ignorar el deterioro del clima laboral docente contamina la convivencia del aula y debilita progresivamente la calidad del sistema educativo nacional.

En los años posteriores a la emergencia sanitaria global, los centros educativos del país han registrado dinámicas complejas de readaptación conductual y socioemocional. La acelerada transformación digital, sumada a las presiones socioeconómicas familiares, ha derivado en un incremento de incidentes de indisciplina, hostigamiento y agresiones dirigidas al personal docente. Si bien la agenda legislativa e institucional ha avanzado significativamente en el marco de protección de los derechos de la niñez y la juventud lo cual es una prioridad irrenunciable, resulta urgente equilibrar dicho enfoque para atender con la misma determinación e institucionalidad la integridad y la salud mental de las maestras y maestros.

Evidencia del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) y Estudios Sectoriales:

Los levantamientos sobre dinámicas laborales y convivencia en el sector público revelan que cerca del 40 por ciento de los docentes en educación básica, secundaria y media superior han experimentado, al menos una vez en el último ciclo escolar, algún episodio de agresión verbal, desacato sistemático, intimidación o difamación.

El desglose de los datos estadísticos indica que:

- 60 por ciento de los incidentes corresponden a agresiones verbales, insultos directos o ridiculización dentro o fuera del salón de clases.
- 30 por ciento corresponden a descalificaciones sistemáticas, campañas de desprestigio y hostigamiento mediante plataformas digitales y redes sociales (CYBERBULLYING DOCENTE).
- 10 por ciento restante involucra conductas de amedrentamiento físico, daños a la propiedad personal de los maestros o tentativas de agresión física directa.

Diagnóstico Institucional del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE):

Los reportes de representación sindical destacan que la falta de certeza jurídica y la ausencia de protocolos de contención primaria provocan que el profesorado se sienta expuesto y desprotegido.

Muchos docentes optan por no aplicar medidas disciplinarias reglamentarias por temor a represalias, denuncias infundadas o campañas de acoso en redes sociales, lo que genera un estado de vulnerabilidad institucional y erosiona la autoridad pedagógica legítima en el aula.

Investigaciones de la UNAM, el Cinvestav y la Universidad Pedagógica Nacional (UPN):

Diversas investigaciones clínicas y sociológicas señalan que el acoso constante genera severas repercusiones psicoemocionales en las y los educadores, tales como síndrome de agotamiento profesional (burnout), ansiedad crónica, depresión, trastornos del sueño y somatización del estrés. Esto genera un círculo vicioso: el deterioro de la salud mental del maestro afecta de manera inmediata la calidad del

proceso de enseñanza-aprendizaje, altera la paciencia pedagógica, incrementa el ausentismo por licencias médicas y deteriora aún más el clima escolar del grupo.

La problemática de la violencia escolar dirigida a los educadores no es exclusiva de nuestro país; no obstante, diversas naciones han logrado mitigar significativamente sus impactos mediante la implementación de reformas integrales, protocolos de mediación y una clara articulación entre el sector educativo, laboral y de salud:

Finlandia (Programa KIVA y Bienestar Docente Integral):

Reconocido mundialmente por sus altos estándares educativos, Finlandia aplica el programa KIVA en conjunto con un enfoque de salud ocupacional centrado en el profesorado. El modelo contempla que la salud mental del profesor es una variable directa del rendimiento estudiantil.

Los planteles disponen de equipos multidisciplinarios permanentes (psicólogos escolares, trabajadores sociales y pedagogos) que asumen la resolución de conflictos interpersonales y la contención emocional, evitando que el docente absorba de forma solitaria las crisis de conducta.

España (Estatuto del docente y reconocimiento de autoridad pública):

Frente al incremento del acoso escolar y laboral, la legislación de diversas comunidades autónomas de España tipificó al docente como “autoridad pública” en el ejercicio de sus funciones. Este estatus jurídico no busca aumentar la punitividad hacia los menores, sino garantizar asistencia jurídica gratuita inmediata, acompañamiento psicológico financiado por la administración educativa y una presunción de veracidad normativa en los informes disciplinarios escolares.

Chile (Ley de Inclusión, Convivencia Escolar y Prevención del Hostigamiento):

El sistema chileno exige por ley que cada establecimiento escolar cuente con un encargado de convivencia escolar y un plan de gestión de la conviven-

cia. Dicho marco legal protege tanto a los estudiantes como a los docentes y asistentes de la educación. Incorpora de manera obligatoria instancias de mediación comunitaria, mecanismos de resolución pacífica de controversias y la obligación estatal de brindar acompañamiento en salud mental tras cualquier incidente de acoso o agresión.

Francia (Protocolos de Protección Funcional de los Servidores de la Educación):

Francia cuenta con el mecanismo de “Protección Funcional” (Protection fonctionnelle), donde el Estado asume la responsabilidad de proteger, defender jurídicamente y reparar el daño a los docentes que sean objeto de agresiones, amenazas o acoso en el desarrollo de sus funciones, desvinculando la defensa del maestro de su capacidad económica individual.

Atender esta problemática exige abandonar visiones fragmentadas y punitivas.

Desde la perspectiva del Partido Verde Ecologista de México, la respuesta no debe orientarse a la criminalización de la infancia ni de la juventud, sino a la construcción de comunidades de aprendizaje restaurativas, empáticas y emocionalmente sanas.

Para lograrlo, es indispensable articular los esfuerzos de la Secretaría de Educación Pública (SEP) y la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), vinculando la normativa educativa con la Norma Oficial Mexicana NOM-035-STPS-2018 sobre factores de riesgo psicosocial en el trabajo.

Las escuelas deben ser reconocidas legal y operativamente como centros de trabajo sujetos a ambientes organizacionales favorables, donde el estrés severo, el acoso y la violencia laboral sean evaluados, prevenidos y atendidos oportunamente.

La actualización de los marcos de convivencia escolar, la incorporación de mediadores profesionales, la atención psicopedagógica preventiva para alumnas y alumnos en situación de riesgo y el respaldo jurídico e institucional para el magisterio son los cimientos indispensables para devolver la serenidad a las aulas y consolidar un modelo educativo de paz y sostenibilidad social.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta soberanía la presente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Educación Pública (SEP), en coordinación con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) y sus homólogos en las 32 entidades federativas, a evaluar y fortalecer los marcos nacionales y estatales de convivencia escolar, incorporando protocolos específicos de prevención, mediación y atención integral ante conductas de acoso, violencia verbal, física o digital dirigidas hacia las y los docentes.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Educación Pública y a las Secretarías de Educación de las entidades federativas a promover la creación o consolidación de Unidades de Apoyo Psicoemocional y Mediación Escolar dentro de las regiones educativas, orientadas a brindar atención profesional oportuna tanto a estudiantes en situación de vulnerabilidad conductual como al personal docente afectado por situaciones de conflicto en el aula.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social a supervisar y acompañar a las autoridades educativas en la aplicación progresiva de la Norma Oficial Mexicana NOM-035-STPS-2018, a fin de identificar, prevenir y atender los factores de riesgo psicosocial y el estrés laboral del personal docente en los planteles públicos y privados del país

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 13 de octubre de 2026.

Diputada María Graciela Gaitán Díaz (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A SEP Y AL SPR EN LAS 32 ENTIDADES FEDERATIVAS A DISEÑAR E IMPLEMENTAR UNA CAMPAÑA NACIONAL DE DIFUSIÓN MASIVA PARA LA PREVENCIÓN DE LA VIOLENCIA ESCOLAR, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA GRACIELA GAITÁN DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La que suscribe, diputada María Graciela Gaitán Díaz, 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 los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

- La revalorización docente como pilar del Estado mexicano

El Estado mexicano ha colocado la educación integral, la cultura de paz y el bienestar de la juventud en el centro de las políticas públicas. La Ley General de Educación reconoce a las y los docentes como agentes fundamentales del proceso educativo y de la transformación social. Sin embargo, para que el proceso de enseñanza-aprendizaje se desarrolle con plenitud, es indispensable garantizar entornos escolares seguros, donde prevalezca el respeto mutuo entre estudiantes, personal docente, autoridades y la comunidad en general.

II. Diagnóstico de la violencia en el entorno escolar

En los últimos años se ha evidenciado un fenómeno preocupante en los planteles de educación básica y media superior a nivel nacional: el incremento de conductas disruptivas, agresiones verbales, ciberacoso y violencia física ejercida por parte de estudiantes en contra del personal docente y las autoridades escolares.

De acuerdo con estimaciones del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE) y estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) a través de la Encuesta Internacional sobre Enseñanza y Aprendizaje (TALIS), un porcentaje significativo de docentes manifiesta perci-

bir un deterioro en el clima de aula y una pérdida progresiva del reconocimiento social de su función pedagógica. Esta problemática no solo genera afecciones en la salud emocional del profesorado (burnout, estrés severo), sino que fragmenta el tejido comunitario y priva a las y los estudiantes de un ambiente armónico para su desarrollo.

A nivel internacional, organismos como la Unesco (“Behind the Numbers: Ending school violence and bullying”) y la Unicef señalan que la prevención primaria a través de medios de comunicación y plataformas digitales es una de las herramientas de mayor costo-efectividad para transformar pautas culturales de conducta:

Japón (MEXT - Tokkatsu y Campañas Nacionales de Convivencia): El Ministerio de Educación de Japón combina campañas mediáticas sobre el concepto de Omoiyari (empatía y consideración hacia los demás) con educación socioemocional, logrando posicionar el respeto a las autoridades escolares y a las personas adultas mayores como valores identitarios de la juventud.

Finlandia (Programa KiVa): Incorpora un componente masivo de comunicación visual y audiovisual dirigido a erradicar el rol del “espectador” que, valida la violencia escolar, promoviendo el autorrespeto y la resolución pacífica de conflictos.

España y el Reino Unido: Han implementado campañas institucionales en medios públicos y redes sociales orientadas a dignificar la figura del docente bajo la premisa de que “respetar al maestro es respetar el futuro de la sociedad”, reduciendo significativamente los índices de agresiones dentro de los planteles.

Para que una estrategia masiva tenga un impacto profundo en la niñez y adolescencia mexicana, debe fundamentarse en una visión tripartita de respeto:

Autorrespeto y gestión socioemocional: Fortalecer la autoestima, la dignidad personal y la autorregulación en las y los jóvenes. Un estudiante que se respeta a sí mismo reconoce sus emociones y evita resolver frustraciones mediante la violencia.

Respeto intergeneracional y a los adultos mayores: Fomentar el reconocimiento de la experiencia y la me-

moria histórica de los adultos mayores en la familia y la sociedad, combatiendo el edadismo y fortaleciendo la empatía social.

Respeto a la autoridad docente e institucional: Reivindicar la autoridad pedagógica no como una figura de imposición o autoritarismo, sino como un rol de guía, cuidado, protección y conocimiento que salvaguarda la convivencia dentro del aula.

La implementación de una campaña masiva de alcance nacional coordinada por el gobierno federal generará beneficios transversales:

- Poblacional y equitativo: Permite alcanzar tanto a zonas urbanas como a comunidades rurales y de difícil acceso mediante el uso de televisión pública, radio comunitaria y entornos digitales.
- Prevención institucional: Complementa los Lineamientos Generales para la Atención de las Violencias en la Educación Media Superior emitidos por la Secretaría de Educación Pública, llevando la política de prevención del plano normativo al ámbito de las familias.
- Seguridad y restablecimiento del tejido social: Desescalar la violencia en las aulas previene que las conductas agresivas se trasladen en la adultez a la sociedad civil o a actividades delictivas.

Por las razones expuestas, y con el firme propósito de sumar esfuerzos institucionalmente en favor de la educación pública y la cultura de paz en México, se somete a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Educación Pública (SEP), en coordinación con la Secretaría de Gobernación y las autoridades educativas de las 32 entidades federativas, a diseñar e implementar una Campaña Nacional de Difusión Masiva y Concientización Social para la cultura de paz y la convivencia escolar, orientada a promover en la niñez y adolescencia la importancia del autorrespeto, el respeto a los adultos mayores y la revalorización de la autoridad pedagógica de las y los docentes.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Sistema Público de Radiodifusión del Estado mexicano (SPR), a la Dirección General de Televisión Educativa y a los medios de comunicación públicos nacionales y regionales, a colaborar en la producción y difusión de contenidos audiovisuales con lenguaje accesible, incluyente e innovador adaptado a entornos digitales y redes sociales, con el objetivo de prevenir la violencia contra el personal docente y las autoridades escolares.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Educación Pública a fortalecer, en el marco de la formulación de los planes curriculares y de convivencia escolar, los talleres y espacios de formación socioemocional que refuercen los mensajes institucionales de la campaña en las aulas.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 13 de octubre de 2026.

Diputada María Graciela Gaitán Díaz (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: Raúl Bolaños Cacho-Cué, presidente; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Annia Sarahí Gómez Cárdenas, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra, PAN; Felipe Miguel Delgado Carrillo, PVEM; Francisco Amadeo Espinosa Ramos, 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 Saldivar, 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/>