



Toma de casetas y elusión de peaje. Daño patrimonial para las finanzas públicas

Juan Pablo Aguirre Quezada

DIRECCIÓN GENERAL DE ANÁLISIS LEGISLATIVO

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de las y los autores y no reflejan, necesariamente, los puntos de vista del Instituto Belisario Domínguez o del Senado de la República

Toma de casetas y elusión de peaje. Daño patrimonial para las finanzas públicas

Autor:

Dr. Juan Pablo Aguirre Quezada

Diseño editorial:

M. Denise Velázquez Mora

Cómo citar este documento:

Aguirre Quezada, J.P. (2022). "Toma de casetas y elusión de peaje. Daño patrimonial para las finanzas públicas" *Cuaderno de investigación* No.93, Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, Ciudad México, 22p.

Biblioteca digital del Instituto:

<http://bibliodigital.senado.gob.mx>

D.R.©

INSTITUTOBELISARIO DOMÍNGUEZ,
SENADO DE LA REPÚBLICA
Donceles 14, Colonia Centro

Contenido

Puntos principales.....	1
Introducción.....	2
I. Toma de casetas como forma de protesta.....	3
II. Marco ilegal e incidencias de toma de casetas.....	7
III. Perjuicio para las finanzas públicas debido a las tomas de casetas.....	9
IV. Trabajo legislativo respecto al problema de toma de casetas.....	13
Conclusiones.....	20
Fuentes de información.....	21

Puntos principales

- “Los daños económicos, por toma de casetas, fueron de 3,329.5 millones de pesos en 2019” (SCT, 2020: 2).
- Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019 se presentaron 6,049 eventos de tomas de casetas (SCT, 2020: 1).
- De acuerdo con la SCT, 89 casetas registraron tomas en 2019.
- En la LXIV Legislatura se presentaron tres proposiciones con puntos de acuerdo relativos al tema de toma de casetas.
- En la LXV Legislatura se han presentado seis proposiciones con puntos de acuerdo acerca de situaciones relacionadas con casetas de peaje.
- No obstante, ninguna de éstas aborda las situaciones de tomas o protestas, al referir otros tópicos tales como señalética de emergencia, suspender el pago en zonas de reparaciones, cambios de ubicación, o eliminar esas instalaciones para un libre acceso.
- En el ejercicio Fiscal 2020, la pérdida económica o daño patrimonial, asciende a la cantidad de \$2,750,935,251.38 pesos” (SCT, 2020b: 1).
- En cuanto a la elusión del pago de peaje, la Asociación Mexicana de Concesionarios de Infraestructura Vial (AMCIV) informó que en 2021 “alrededor de 19 millones de vehículos dejaron de pagar su cuota. Este acto ilegal implica pérdidas de aproximadamente 1,500 millones de pesos. Esto representa menores niveles de recaudación de impuestos y contraprestaciones para la Federación y las entidades; en un contexto de austeridad presupuestal” (Grupo T21, 2022).
- Debido a estos actos, se reformó el artículo 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LGVGC), a fin de aumentar las penas por tomas de casetas, a partir de febrero de 2022.
- El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Jorge Arganis Díaz Leal, informó que “la toma de plaza de cobro de peaje en las autopistas del país ha pasado de una forma de protesta social a un modo de financiamiento que ha encontrado la delincuencia organizada, cuyas pérdidas por esa práctica, en el año 2020, ascendieron a 4 mil 121 millones de pesos” (Guadarrama, 2021).
- Con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Asociación Mexicana de Concesionarios de Infraestructura Vial, “los bloqueos a las vías férreas se han incrementado 119 por ciento respecto a 2019, y en promedio su duración es de 12 días. Al paralizar puntos estratégicos se entorpece el traslado de mercancías y la actividad económica” (Diputados, 2020).
- El diputado Víctor Manuel Pérez Díaz resaltó que “el bloqueo de los servicios de peaje es un negocio inmenso, “es un nuevo huachicoleo; en promedio, grupos delincuenciales obtienen ganancias por 500 mil pesos en cinco horas. En casetas con mayor afluencia como la de Tlalpan, en la Ciudad de México, puede ser por arriba del millón de pesos” (Diputados, 2020).

Toma de casetas y elusión de pago de peaje. Daño patrimonial para las finanzas públicas

Juan Pablo Aguirre Quezada

La toma de casetas de peaje en las autopistas del país se ha convertido en una fuente de financiamiento para los grupos organizados que realizan dichas actividades, lo cual va en detrimento a las finanzas públicas debido a la merma de los ingresos. Dicho fenómeno fue más común en el segundo semestre de 2020. El presente estudio analiza el impacto de las tomas de casetas tanto en lo social como lo económico, así como el trabajo legislativo en el tema.

Introducción

La toma de casetas por parte de grupos organizados se ha convertido en una actividad constante en los últimos meses, causando afectaciones que van, desde el tiempo de traslado por parte de los automovilistas y agresiones, hasta el daño patrimonial al Estado, debido a la falta de pago de los usuarios debido al libre paso, a cambio de una cuota que es exigida por las y los manifestantes que realizan esta actividad.

Al respecto, algunas fuentes señalan que dichos actos han ocasionado también “un creciente problema para el autotransporte de carga y pasaje en México” (Balderas, 2020). Esta situación genera pérdidas económicas tanto para el Gobierno como para las instituciones concesionarias de las vías de comunicación, además de afectaciones a usuarios en tiempo, consumo de combustible, entre otros.

Otro fenómeno que afecta los ingresos económicos en las vías de acceso controlado, y que incide en el daño patrimonial es la elusión de pago, es decir, automotores que usan las autopistas sin pagar y que, en ocasiones, afectan las instalaciones de las plazas de peaje, como la destrucción de las barreras de control.

El presente documento incluye información acerca de la toma de casetas de peaje, características del fenómeno; impacto económico de las protestas para concesionarios de carreteras e impacto en las finanzas públicas; trabajo legislativo en los últimos meses en relación a estos sucesos; así como experiencias similares en otras latitudes.

I. Toma de casetas como fenómeno de protesta

Las protestas en carreteras, a fin de provocar el cierre de su circulación, es un fenómeno frecuente en diferentes países, por lo que es una estrategia de la movilización social para hacer visibles sus demandas. Recientemente (julio de 2022) se registró este tipo de sucesos en vialidades de Panamá y Reino Unido, por citar algunos ejemplos.

Esta situación ha generado que equipos policiales especializados atiendan este tipo de movilizaciones sociales, que van desde el diálogo con las personas inconformes, posibles negociaciones o incluso el uso de la fuerza corporativa para su retiro. En el citado caso del país centroamericano, la Policía Nacional refirió la aplicación legal de medidas para despejar caminos tomados “cuando la forma en que se ejerza cause o pueda causar perturbación del tránsito, alteración del orden público o violación de los derechos de terceros” (Policía Panamá, 2022); con fundamento con el artículo 38 de la Constitución Política de la República de Panamá.

En Reino Unido, las protestas en carreteras han sido por diferentes causas. De acuerdo con diferentes medios de comunicación, en el año 2000 hubo una huelga de transportistas que detuvieron el tránsito en las autopistas. Posteriormente, en septiembre de 2021 se registraron incidentes, a propósito de la discusión en torno al tema del cambio climático y el medio ambiente. En tanto, en julio de 2022 los incidentes fueron motivados por el incremento de las gasolinas.

Los Países Bajos también registraron protestas en caminos en julio de 2022, debido a cierres realizados por campesinos de aquella nación. Al respecto, el primer Ministro Mark Rutte afirmó que “las protestas por parte de un pequeño grupo de agricultores en autopistas ayer y esta mañana son inaceptables. Poner en peligro a otros deliberadamente, dañar nuestra infraestructura y amenazar a las personas que ayudan a limpiar está más allá de todos los límites” (Efe, 2022). Por lo que nuevamente es un antecedente de cierre de vías como un fenómeno social.

En el caso de Cuba, se presentaron protestas con cierres viales de autopistas, debido a las protestas sociales por el corte de energía eléctrica a principios de agosto del presente año. Algunos medios dieron a conocer que “las protestas en contra de los cortes se han ido incrementando en los últimos días en Cuba, que sufre una crisis energética con frecuentes apagones que afectan -a veces durante más de 10 horas al día- a todo el país” (Swiss Info, 2022). Por lo que dicho país del Caribe también tiene este tipo de situaciones.

Si bien este tipo de sucesos ha pasado en diferentes latitudes, en el caso de México se han registrado diferentes protestas en los caminos, desde el cierre de vialidades hasta la toma de las casetas de peaje, por diferentes causas que van desde una inconformidad social hasta un *modus operandi* para obtener un beneficio económico, al solicitar dinero a las personas que transitan a cambio de ceder recursos.

Al respecto, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Jorge Arganis Díaz Leal, informó que “la toma de plaza de cobro de peaje en las autopistas del país ha pasado de una forma de protesta social a un modo de financiamiento que ha encontrado la delincuencia organizada, cuyas pérdidas por esa práctica, en el año 2020, ascendieron a 4 mil 121 millones de pesos” (Guadarrama, 2021). Ante estos hechos, se observa que los actos de cierre de casetas por manifestantes en ocasiones no corresponden a movilizaciones sociales, sino a una forma de realizar actividades ilícitas.

En ocasiones, esas protestas en las carreteras no tienen como objetivos el cierre de las casetas u obtener dinero a cambio de dejar automovilistas, al tiempo de evitar que el personal de las concesionarias o de la SCT realicen esta labor. En ese sentido, las principales demandas son temas agrícolas, precio de combustibles, demandas de más seguridad, entre otros.

Este tipo de acciones requirió la modificación de leyes penales a fin de fortalecer las sanciones a las personas involucradas en estos sucesos. En ese sentido, la aprobación de la reforma al artículo 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LGVGC) generó los siguientes posicionamientos (Tabla 1).

Tabla 1. Posicionamientos de diputados ante la modificación del 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (LGVGC). enero de 2021.

Diputada o diputado	Posicionamiento
Dip. Víctor Manuel Pérez Díaz (PAN)	“Destacó que la reforma tiene por objeto dotar de certeza jurídica y garantizar el estado de derechos en las vías generales de comunicación. Refirió que, de acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en 2019 se registraron pérdidas del orden de los 7 mil millones de pesos, lo que afectó a las finanzas públicas toda vez que, al no pagarse el peaje, no se puede asegurar la integridad de las personas” (Canal del Congreso, 2021).
Dip. Gerardo Fernández Noroña (PT)	“Manifestó su voto en contra de la reforma, advirtió que podría generar el encarcelamiento de integrantes de grupos sociales que alzan la voz para exigir que se resuelvan sus problemáticas” (Canal del Congreso, 2021).
Dip. Jesús Sergio Alcántara (PRI)	“Indicó que el dictamen responde a una serie de hechos de inestabilidad y busca ajustar la normatividad para ampliar los derechos de la población y generar certidumbre en el flujo económico. Señaló que la toma de casetas se traduce en pérdidas millonarias para concesionarios, erario público, transporte público de carga, transporte de pasaje local y foráneo” (Canal del Congreso, 2021).

Fuente: Canal del Congreso (Canal del Congreso, 2021). *Avalan diputados sancionar la toma de casetas*. Disponible en: <https://bit.ly/3OXZ7nZ>. (Fecha de consulta: 4 de agosto de 2022).

Dicha iniciativa fue aprobada en la Cámara Baja con “344 votos a favor, 85 en contra y 24 abstenciones; se avalaron en lo general las reformas al artículo 533 y la adición de un artículo 533 Bis a la Ley de Vías Generales de Comunicación, que garantizan la seguridad de los usuarios de las vías generales de comunicación y abonan a resguardar los recursos del erario público” (Diputados, 2020).

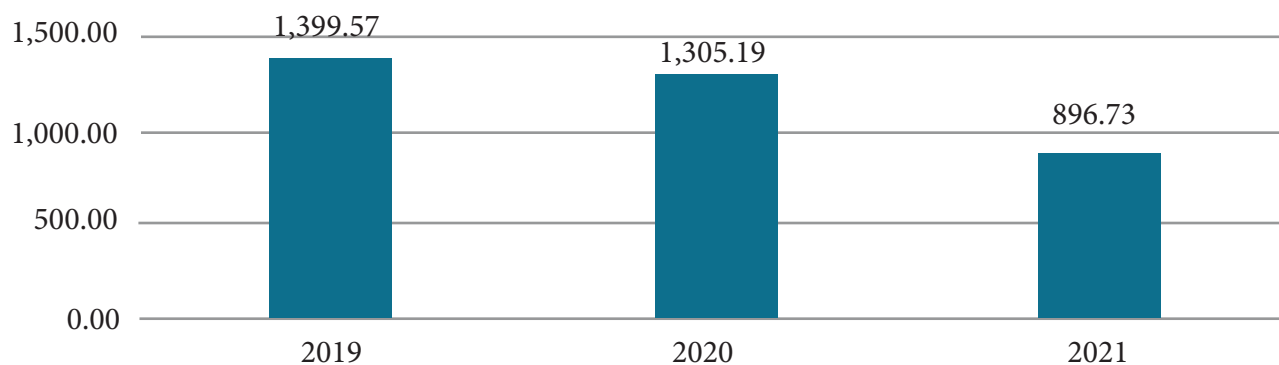
Con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Asociación Mexicana de Concesionarios de Infraestructura Vial, “los bloqueos a las vías férreas se han incrementado 119 por ciento respecto a 2019, y en promedio su duración es de 12 días. Al paralizar puntos estratégicos se entorpece el traslado de mercancías y la actividad económica” (Diputados, 2020). Por tanto, además de las pérdidas financieras para la Administración Pública y los concesionarios, el cierre de autopistas, vías férreas y tomas de casetas afecta a gran parte de la población por el retraso en el traslado de productos o retardo de pasajeros; además de implicar pérdidas para las empresas.

En el debate suscitado en la Cámara Baja, acerca de la toma de casetas por grupos de personas que buscan obtener recursos económicos mediante estas acciones, el diputado Víctor Manuel destacó “que el bloqueo de los servicios de peaje es un negocio inmenso (...) es un nuevo huachicoleo; en promedio, grupos delincuenciales obtienen ganancias por 500 mil pesos en cinco horas. En casetas con mayor afluencia como la de Tlalpan, en la Ciudad de México, pueden estar por arriba del millón de pesos” (Diputados, 2020). Lo cual ofrece una idea de la magnitud acerca de las pérdidas para los operadores de las autopistas de cuota.

Debido a la situación generada por la toma de casetas, el Gobierno de la República, por medio de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC), puso en marcha el Plan Caseta Segura, cuya titular dio a conocer que “el objetivo de evitar daños al patrimonio del Estado. Se evitó la pérdida de mil 802 millones de pesos durante 2022. De 2020 a febrero de 2022 de más de 25 mil 511 millones de pesos” (Leyva, 2022). De acuerdo con diferentes medios de comunicación, el inicio de las acciones implementados por el SSPC para inhibir este problema fueron las plazas de peaje en los estados de “Sonora, Baja California, Nayarit, Guerrero y Ciudad de México” (Leyva, 2022).

El Tercer Informe de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública resalta algunos logros del Plan Caseta Segura, al resaltar que “del 1 enero de 2020 al 31 de marzo de 2022, se evitaron pérdidas por 28 mil 62 millones de pesos a plazas de cobro de Caminos y Puentes Federales” (SSPC, 2022: 274). En ese sentido, la SSPC mencionó la reducción del monto perdido en los últimos años desde la puesta en marcha de estas acciones (Gráfica 1).

Gráfica 1. Pérdidas económicas por tomas de plazas de cobro Caminos y Puentes Federales (de enero de 2019 a diciembre de 2021) cifras en millones de pesos



Fuente: Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC, 2022). Tercer Informe de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública. p. 275. Disponible en: <https://bit.ly/3JQ2MDG> (fecha de consulta: 10 de agosto de 2022).

En cuanto a las personas puestas a disposición de un proceso penal debido a la toma de casetas, la SSPC brinda la siguiente información en el Tercer Informe de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública (subrayado propio):

- De octubre de 2020 a diciembre de 2021 por la toma de casetas de cobro, se procesaron 497 personas; 302 fueron vinculadas a proceso penal y prisión preventiva por delitos relacionados con la toma de casetas y boteo ilegal; a 193 personas se les dictaron medidas cautelares, prohibición de acercarse a las casetas y llevaron su proceso en libertad, dos menores fueron liberados.
- En 2020 se detuvo a 340 personas involucradas en la comisión de delitos relacionados con la toma de casetas en los estados de México, Morelos, Nayarit, Michoacán y Guerrero; del total, 253 fueron vinculados a proceso con prisión preventiva, 85 llevaron su proceso en libertad con medidas cautelares y dos menores de edad fueron liberados.
- Derivado de las acciones operativas para la investigación y judicialización en los estados de Jalisco y Chiapas en 2021, se han detenido a 157 personas; 53 fueron vinculadas a proceso penal con prisión preventiva y 104 llevaron su proceso en libertad con medidas cautelares.

En el caso de la elusión de casetas, si bien no es una situación que realice toma de casetas o cierres de caminos, sí existe un rechazo de parte de los usuarios para pagar el servicio que ofrecen las concesiones que operan las carreteras. En tanto, las protestas en las autopistas es un fenómeno que existe en diferentes espacios y temporalidades, por lo que es probable que en el futuro se continúen realizando dichas actividades, y se observarán los alcances y límites de las acciones propuestas para inhibir la toma de casetas.

II. Marco legal e incidentes de tomas de casetas

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 11 el derecho de sus habitantes a viajar por su territorio con las observaciones administrativas, tal como lo es el pago de un peaje por usar vías de comunicaciones de acceso controlado. Este precepto de la Carta Magna también refiere que “el ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa” (CPEUM. 2022: 16). Lo que fundamenta la aplicación de peajes en las vías concesionadas.

Aunado a lo anterior, las leyes secundarias abordan aspectos acerca de las autopistas. Al respecto, el *Código Penal Federal* mandata en su artículo 167 fracción VII se sancione a quienes paralicen o dañen un camino: artículo 167 ... VII:

... al que destruya en todo o en parte, o paralice por otro medio de los especificados en las fracciones anteriores, una máquina empleada en un camino de hierro, o una embarcación, o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino, o una vía (CPF, 2022: 50).

La Ley de Vías Generales de Comunicación (LGVGC) establece en su artículo 533 que:

Artículo 533. A quienes dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación, o los medios de transporte, o interrumpan la construcción de dichas vías, o para obtener un lucro interrumpan el tránsito de los medios de transporte y la operación de los servicios de peaje, o total o parcialmente interrumpan o deterioreen los demás servicios que operen en las vías generales de comunicación o los medios de transporte, se impondrá sanción de tres meses a siete años de prisión y multa de 100 a 500 veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización (DOF, 2022: 21).

Debido a la situación de tomas de casetas, el 19 de febrero de 2021 se reformó la Ley de Vías Generales de Comunicación con el objetivo de sancionar esas prácticas (Guadarrama, 2021). El resultado de dichas modificaciones fue publicado en febrero de 2022, por lo que aumentan sanciones para las personas que obtengan beneficios ante cierres de casetas, a fin de inhibir actos como exigir a automovilistas y transportistas una “contribución voluntaria”, esto, con el propósito de permitir el tránsito por autopistas de peaje tomadas.

En tanto, el Acuerdo por el que se emite el Compendio Operativo para Plazas de Cobro de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) a finales de diciembre de 2016. Dicho documento señala en su artículo 6 que el Subdelegado o Subgerente de Operación de las plazas de cobro “tendrán la obligación de utilizar el Sistema Integral de Control (SIC) para la consulta, atención, solventación de observaciones y toma de Plazas de Cobro” (DOF, 2016). Aunado a lo anterior, las reglas de operación de este documento mandata en su artículo 10 fracción XXIII que:

El Administrador de la Plaza de Cobro o en ausencia de éste, el Encargado de Turno, es responsable del cierre de un carril vehicular o pasímetro y la apertura de otro, al observar alguna irregularidad en el funcionamiento de los equipos o en situaciones de fuerza mayor (manifestaciones, toma de la Plaza de Cobro, accidentes, situaciones que pongan en riesgo la integridad de los usuarios o al personal de las Plazas de Cobro, etc.), elaborando el acta administrativa correspondiente (DOF, 2016).

El Acuerdo por el que se emite el Compendio Operativo para Plazas de Cobro de CAPUFE también considera como medidas a realizar por parte del Administrador de la Plaza de Cobro, de acuerdo con el artículo 55 fracción XLIII:

Coordinar a todo el personal disponible, en caso de presentarse manifestaciones y toma de las instalaciones de la Plaza de Cobro, para el retiro del efectivo de las cabinas a la Terminal de control de operación, resguardándolo en las cajas de seguridad con que se cuente y salvaguardando la información; levantar los informes correspondientes y hacer preliquidaciones parciales de turno en el momento en el que se presente la contingencia si las condiciones lo permiten (DOF, 2016).

Por lo que esta normatividad busca preservar información y recursos que pueden estar expuestos a extravíos en casos de tomas de casetas, así como la rendición de cuentas ante las consecuencias de este tipo de eventualidades. Finalmente, este funcionario público debe “informar inmediatamente a su jefe inmediato y levantar las actas correspondientes a efecto de narrar los hechos suscitados” (DOF, 2016), cuando ocurra una manifestación que tome las casetas o realice cierre de carriles, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 55 fracción XLIV de dicho Acuerdo.

Otra normatividad a escala nacional es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que establece ciertos aspectos acerca del peaje en las autopistas concesionadas, tal como la prerrogativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a establecer las bases generales de regulación tarifaria (artículo 5 fracción VIII); así como “otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido” (LGCPyAT, 2022: 11); lo que fortalece las bases jurídicas acerca de estas vías.

Así, el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal establece las sanciones correspondientes a la evasión del cobro:

Artículo 107.- Los conductores que decidan utilizar las vías federales de acceso controlado deberán cubrir el pago correspondiente en las casetas instaladas para el efecto.

La contravención de lo antes dispuesto se sancionará con multa de 50 a 60 veces la cuota diaria que establece este Reglamento; adicionalmente se le requerirá el pago inmediato del peaje eludido en la caseta correspondiente (DOF, 2012).

Aunado a lo anterior, el artículo 56 fracción XXXIII del Acuerdo por el que se emite el Compendio Operativo para Plazas de Cobro de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) refiere que el Encargado en turno de la caseta tiene la responsabilidad de:

supervisar que la información que el Cajero Receptor registra, respecto al cruce de vehículos al servicio de la comunidad, corresponda con lo autorizado. En cuanto a los vehículos que eludan la cuota, deberá firmar constancia de elusión y levantar las actas correspondientes (DOF, 2016).

Lo que es un insumo para la investigación de las sanciones aplicables en las y los automovilistas que cometan esta infracción.

El *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024* del Gobierno Federal señala que “se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales” (PND, 2019: 63). Pese a esta idea, algunos concesionarios han hecho énfasis de que el aumento de la evasión del peaje en las autopistas es una deficiencia del cumplimiento del Estado de Derecho, al referir acerca de esta elusión que:

Al igual que la toma de casetas, esta conducta ilegal se abre paso en todo el país, a pesar de que en México existen leyes y reglas claras para quienes brindan el servicio público de operar vías de comunicación, como para quienes transitan en ellas (Frías, 2022).

En las entidades federativas también existen carreteras de peaje concesionadas, las cuales al igual que las nacionales, han registrado casos de elusión de pago, con afectaciones a las finanzas locales, lo cual está sancionado con las normatividades correspondientes.

III. Perjuicio para las finanzas públicas debido a las tomas de casetas

De acuerdo con una respuesta a solicitud de información remitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes “del 1 de enero al 31 de diciembre se presentaron 6,049 eventos de tomas de casetas en 2019” (SCT, 2020a: 1). A fin de dimensionar el costo de estos sucesos, la dependencia refirió también que “los daños económicos fueron de 3,329.5 millones de pesos en 2019” (SCT, 2020a: 2). Es decir, es una pérdida económica que se refleja tanto en la captación de recursos por el uso de estas vías, aunque también afectan los costos de mantenimiento por el tránsito vehicular que debido a la toma de las plazas de peaje, generan un desgaste que debe ser reparado.

Cabe destacar que los eventos de ocupación ilegal de estos establecimientos, “del 1 de enero al 31 de agosto de 2020, en 89 casetas se han presentado tomas” (SCT, 2020a: 1). Es decir, estos fenómenos si bien afectan a un número reducido de instalaciones, sí afectan los ingresos a la hacienda pública por las tomas. Algunas fuentes refieren que “en el país hay 491 casetas en total, administradas por empresas privadas y por Capufe” (Rosa, 2022), por lo que las plazas con afectaciones durante 2020 fue ligeramente mayor a 18% del total de plazas de peaje.

Aunado a ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte señaló que “en el ejercicio Fiscal 2020, la pérdida económica o daño patrimonial, asciende a la cantidad de \$2,750,935,251.38 pesos” (SCT, 2020b: 1). Asimismo, la dependencia informó del siguiente número de tomas de casetas y pérdidas económicas (Tabla 2).

Tabla 2. ¿Cuántos eventos de toma de caseta de peaje se han registrado en 2020?

AÑO 2020			
	Unidad Administrativa	Número de eventos de toma de caseta	Pérdida económica
1	Dirección de operación	4691	\$1'564,531,332.38
2	Gerencia de Puebla	280	\$12,370,299.00
3	Gerencia de Tijuana	2,047	\$1'042,292,873.00
4	Gerencia de Monterrey	04	\$147,036.00
5	Gerencia de Querétaro	667	\$87,918,358.00
6	Gerencia de Coatzacoalcos	151	\$43,675,353.00

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2020b). Solicitud de Información UT 1193/ 2020. Caminos y Puentes Federales. 25 de noviembre de 2020.

En cuanto al total de pérdidas económicas por tomas de caseta en los ejercicios fiscales de los ejercicios 2015 a 2019, la información brindada por la SCT muestra variaciones anuales, aunque con un claro crecimiento de 2017 a 2019. En este último año la cifra es mayor a la reportada en 2020 (Tabla 3).

Tabla 3. Total de pérdidas económicas por tomas de caseta en los ejercicios fiscales de 2015 a 2019

Año	Monto anual
2015	\$610,562,618.55
2016	\$80,594,180.10
2017	\$963,391,477.84
2018	\$1'612,865,315.91
2019	\$4'866,016,009.92
Total	\$8,133,429,602.32

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2020b). Solicitud de Información UT 1193/ 2020. Caminos y Puentes Federales. 25 de noviembre de 2020.

Por unidades administrativas, observamos las siguientes variaciones en cuanto a número de eventos de toma de casetas en el periodo 2015 -2019 (Tabla 4).

Tabla 4. Eventos de toma de caseta de peaje registrados de 2015 s 2019 por unidades administrativas

Año	Dirección de operación	Gerencia de Puebla	Gerencia de Tijuana	Gerencia de Monterrey	Gerencia de Querétaro	Gerencia de Coahuila de Zaragoza
2015	442	83	4	Sin tomas en el año	8	253
2016	497	76	13	1	25	253
2017	1,635	223	808	Sin tomas en el año	82	234
2018	2,443	247	1,240	Sin tomas en el año	412	245
2019	4,632	2019	2,695	2	384	266

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2020b). Solicitud de Información UT 1193/ 2020. Caminos y Puentes Federales. 25 de noviembre de 2020.

En la tabla A se puede observar el aumento de los números de sucesos de casetas particularmente en los años 2018 y 2019, siendo los casos registrados en la Dirección de operación y las gerencias de Puebla y Tijuana en los que, particularmente, creció la incidencia. En contraste, la gerencia de Monterrey únicamente reportó 3 casos en dicho lustro (uno en 2016 y dos en 2019).

En tanto, las pérdidas económicas por unidades administrativas, debido a eventos de toma de casetas en el periodo 2015 -2019, por unidad administrativa, se presentan a continuación (Tabla 5).

Tabla 5. Pérdidas económicas por eventos de toma de caseta de peaje registrados de 2015 a 2019 por unidades administrativas

Unidad administrativa	2015	2016	2017	2018	2019
Dirección de operación	\$312,836,296.55	\$50,037,747.10	\$504,343,638.84	\$828,108,417.91	\$2,536,670,352.92
Gerencia de Puebla	\$13,073,859.00	\$8,371,637.00	\$35,699,998.00	\$35,875,538.00	\$82,462,869.00
Gerencia de Tijuana	\$239,917.00	\$531,456.00	\$385,961,807.00	\$627,595,157.00	\$1,964,802,838.00

La tabla 5 continúa en la siguiente página

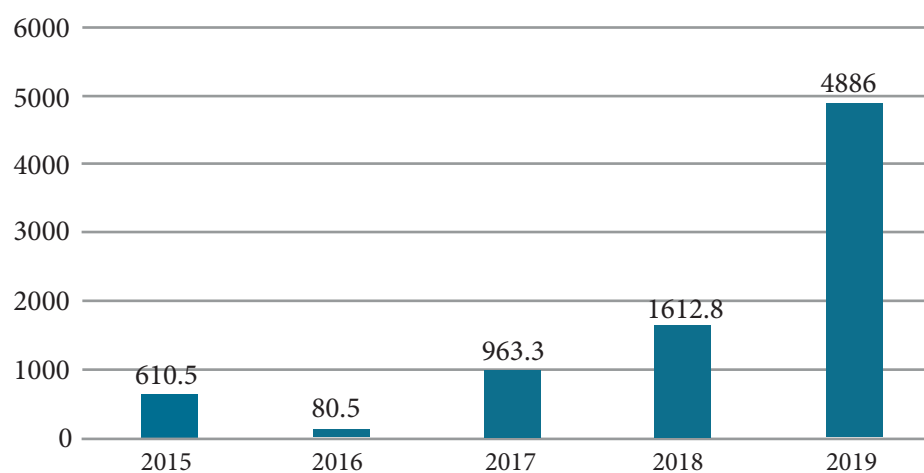
Unidad administrativa	2015	2016	2017	2018	2019
Gerencia de Monterrey	Sin reporte	\$18,770.00	Sin reporte	Sin reporte	\$33,199.00
Gerencia de Querétaro	\$170,632,112.00	\$2,866,861.00	\$16,817,443.00	\$85,067,632.00	\$160,680,379.00
Gerencia de Coahuila de Zaragoza	\$113,780,434.00	\$18,767,709.00	\$20,568,591.00	\$36,218,571.00	\$121,366,372.00

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2020b). Solicitud de Información UT 1193/ 2020. Caminos y Puentes Federales. 25 de noviembre de 2020.

Otros datos brindados por esta dependencia muestran que, en los años de 2017 a 2019, hubo un aumento en los montos de pérdida económica por los eventos de tomas de casetas, con los siguientes indicadores:

- La pérdida económica o daño patrimonial en el Ejercicio Fiscal 2015, ascendió a \$610,562,618.55 pesos.
- La pérdida económica o daño patrimonial en el ejercicio fiscal 2016, ascendió a \$80,594,180.10 pesos.
- La pérdida económica o daño patrimonial es en Ejercicio Fiscal 2017, ascendió a \$963,391,477.84 pesos.
- La pérdida económica o daño patrimonial en el ejercicio Fiscal 2018, ascendió a \$1'612,865,315.91 pesos.
- La pérdida económica o daño patrimonial en el ejercicio fiscal 2019, ascendió a \$4'866,016,009.92 pesos (Gráfica 2).

Gráfica 2. Pérdida económica o daño patrimonial por tomas de casetas. 2015 - 2019 (millones de pesos).



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2020b). Solicitud de Información UT 1193/ 2020. Caminos y Puentes Federales. 25 de noviembre de 2020.

Aunado a lo anterior, los organismos que administran las casetas de peaje enfrentan otros retos para la conservación del cuidado patrimonial, tal como la elusión de pago en las autopistas. El Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) define estos actos como “cruce de vehículo por una plaza de cobro que no paga la cuota de peaje sin contar con la autorización correspondiente” (Fonadin, 2016: 1).

En cuanto a la elusión del pago de peaje, la Asociación Mexicana de Concesionarios de Infraestructura Vial (AMCIV) informó que en 2021:

... alrededor de 19 millones de vehículos dejaron de pagar su cuota. Este acto ilegal implica pérdidas de aproximadamente 1,500 millones de pesos. Esto representa menores niveles de recaudación de impuestos y contraprestaciones para la Federación y las entidades; en un contexto de austeridad presupuestal público (Frías, 2022).

Algunas fuentes periodísticas señalan que el problema de la elusión del peaje puede ser mayor, al calcular pérdidas por dos mil millones de pesos. Estos incidentes provocaron que los concesionarios instalaran en algunos puntos mecanismos para reducir esos actos, tales como trampas metálicas o clavos para desinflar llantas, entre otros.

En una entrevista para medios de comunicación, Marco Frías, Director de AMCIV calculó que “19 millones de ocasiones conductores eludieron el cobro de peaje en diversas autopistas del país, lo que, aunado a la toma de casetas, ha dejado pérdidas por dos mil millones de pesos” (Guadarrama, 2022). Esta cifra muestra la gravedad del incremento en el número de este tipo de actos durante los últimos meses, lo que daña las finanzas públicas, deterioro de las instalaciones y pérdidas para las concesionarias.

Un riesgo existente para las personas y pasajeros que están en un vehículo que elude el pago de casetas en las autopistas es que el seguro de usuarios queda inválido, lo que representaría un gasto catastrófico en materia de salud y reparación de los daños en caso de un accidente. Esto implica pérdidas adicionales para las partes involucradas en estas situaciones.

IV. Trabajo legislativo respecto al problema de tomas de casetas

En la LXV Legislatura se han presentado dos iniciativas referentes a situaciones en las casetas de peaje, pero ninguna de estas refieren a la toma de casetas por grupos de personas organizadas (Tabla 6).

Tabla 6. Iniciativas presentadas en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados y el Senado de la República referentes a los problemas existentes en las casetas de peaje.

Iniciativa y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
Que reforma el artículo 5° de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal. 9 de febrero de 2022	La iniciativa tiene por objeto establecer que los dueños de automóviles particulares que acrediten su residencia permanente en los municipios que colinden con una caseta de cobro de peaje pagarán el 50 por ciento.	Dip. María del Rocío Corona Nakamura	Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen 9 de febrero de 2022
Que reforma y adiciona los artículos 19 y 74 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 9° de la Ley de la Guardia Nacional. 25 de enero de 2022	La iniciativa tiene por objeto permitir la libre circulación gratuita a los vehículos cuando exista congestión vial para pasar la plaza o caseta de cobro.	Dip. Pablo Amílcar Sandoval Ballesteros	Pendiente en Comisión(es) de Cámara de origen 25 de enero de 2022

Elaboración propia con datos del Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 10 de junio de 2022).

En tanto, durante la LXIV Legislatura (2018 -2021) integrantes del Senado de la República y de la Cámara de Diputados no han presentado iniciativas relativas a sanciones específicas para las personas que realicen tomas de casetas y exijan el pago a los automovilistas para transitar por las carreteras o autopistas. No obstante, las y los legisladores han realizado diferentes proposiciones con puntos de acuerdos han sido llevadas al Congreso Mexicano para su discusión. (Tabla 7).

Tabla 7. Propositiones con puntos de acuerdos presentadas en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados y el Senado de la República referentes a la toma de casetas.

Proposición con punto de acuerdo y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Con el fin de requerir a diversas autoridades que no se criminalice ni reprima a los activistas políticos y sociales. 03 de diciembre de 2019</p>	<p>Protección Ciudadana a que gire las instrucciones conducentes para que los cuerpos de seguridad bajo su dirección no impidan o repriman a los manifestantes que en el ejercicio de los derechos humanos y políticos reconocidos por la constitución y los tratados internacionales en la materia celebrados por México, protestan por diferentes causas mediante la liberación pacífica de casetas de peaje carretero federal y otras medidas de activismo no convencional; y, 2) al titular de la FGR a que no utilice el ejercicio de la acción penal como medida para perseguir y reprimir a los manifestantes que han recurrido a la liberación de casetas de cobro de peaje carretero u otras vías de acción política no convencional como último recurso para que sus demandas sean escuchadas, atendidas y resueltas por las autoridades correspondientes.</p>	<p>Sen. Alejandra del Carmen León Gastelum</p>	<p>Pendiente en comisiones de cámara de origen el 3 de diciembre de 2019</p>
<p>Por la que exhorta a los titulares de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, de Comunicaciones y Transportes y a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos a cancelar el funcionamiento y el peaje que se recauda en la caseta de cobro número 29 Puente Caracol, ubicada en el municipio de San Juan Bautista Tuxtepec, Oaxaca, ante su falta de rentabilidad, por las afectaciones que genera al comercio de la zona. 28 de junio de 2020</p>	<p>Fragmento de la proposición. “Otro perjuicio que se ocasiona a los usuarios de esa caseta de cobro, es que cuando es tomada por diversos grupos de personas, situación que es muy frecuente, al quedarse con el dinero que les cobran, al usuario no se le emite un comprobante, ni tampoco los cubre el seguro de viaje que se adquiere al pagar la tarifa oficial y recibir el comprobante respectivo, lo que deja expuesto a los usuarios de esa vía de comunicación, además de que no se puede deducir fiscalmente, ni se puede solicitar el reembolso de dicho gasto como parte de viáticos, por no poder comprobarse su existencia, sumado a otras afectaciones que sufren los automovilistas que no pueden transitar con libertad por dicha zona cuando la caseta de cobro se encuentra tomada.</p>	<p>Dip. Irineo Molina Espinoza</p>	<p>Pendiente en comisiones de cámara de origen el 28 de junio 2020</p>

La tabla 7 continúa en la siguiente página.

Proposición con punto de acuerdo y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
	De igual forma, cuando se evita el normal funcionamiento de la caseta de cobro Puente Caracol por diversos grupos sociales o por el magisterio, se afecta gravemente la movilidad de vehículos en la zona, generándose parálisis durante muchas horas del tránsito vehicular que fluye de Oaxaca a Veracruz y viceversa. Dichas acciones negativas no sólo causan afectaciones a los usuarios de la carretera que cruzan dicho punto, sino que también afectan a los habitantes, comerciantes y prestadores de servicios de San Juan Bautista Tuxtepec, así como a los habitantes del lado de Veracruz.”		
Que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, así como a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana a realizar las acciones necesarias para prevenir la toma de casetas en el país y, con ello, evitar importantes pérdidas a la hacienda pública. 14 de octubre de 2020	La legisladora propone exhortar: 1) a la SCT y a Cafupe a realizar las acciones necesarias para prevenir la toma de casetas en el País, y con ello evitar importantes pérdidas a la Hacienda pública; y, 2) a la SSPC a realizar operativos para prevenir la toma de casetas en el país, coadyuvar a la prevención del delito; ejercer el mando sobre la fuerza pública para proteger a la población ante todo tipo de amenazas y riesgos; y con ello evitar importantes pérdidas a la Hacienda pública.	Sen. Lucía Virginia Meza Guzmán	Pendiente en comisiones de cámara de origen el 14 de octubre de 2020

Elaboración propia (apoyo de la prestadora de servicio social Dianela Izamal Duarte Corona) con datos del Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 27 de octubre de 2020).

Por otra parte, en el primer año de ejercicio de la LXV Legislatura se han presentado seis proposiciones con punto de acuerdo acerca de situaciones relacionadas con casetas de peaje. No obstante, ninguna de éstas aborda las tomas o protestas, abordando otros tópicos tales como señalética de emergencia, suspender el pago en zonas de reparaciones, cambios de ubicación, o eliminar esas instalaciones para un libre acceso (Tabla 8).

Tabla 8. Propositiones con puntos de acuerdo presentadas en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados y el Senado de la República referentes a casetas de peaje.

Proposición con punto de acuerdo y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Por el que exhorta a diversas autoridades a cancelar de manera temporal el cobro de peaje en la caseta Tonila, de la autopista Colima-Guadalajara, en tanto no se concluyan los trabajos de obra de la carretera transvolcánica.</p> <p>19 de abril de 2022</p>	<p>El legislador propone exhortar a la SHCP, la SICT y la concesionaria BANOBRAS a cancelar de manera temporal el cobro de peaje de la caseta Tonila, de la autopista Colima-Guadalajara, en tanto no se concluyan los trabajos de obra de la carretera transvolcánica y se restablezca la circulación en la carretera libre, conservando los seguros para los usuarios establecidos para cubrir daños y riesgos.</p>	<p>Dip. Riult Rivera Gutiérrez</p>	<p>Desechado 1 de junio de 2022</p>
<p>Por el que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a realizar una evaluación de las medidas de seguridad, señalización y localización de las casetas de cobro de la Autopista México-Puebla, para prevenir y reducir el número de accidentes automovilísticos.</p>	<p>La legisladora propone exhortar a la SCT a realizar: 1) una evaluación de las medidas de seguridad, señalización, localización de las casetas de cobro de la autopista México-Puebla, con el propósito de prevenir y reducir el número de accidentes automovilísticos; y, 2) las acciones necesarias para prevenir y reducir el número de accidentes automovilísticos en la autopista México-Puebla.</p>	<p>Dip. Odette Nayeri Almazán Muñoz</p>	<p>Desechado 4 de marzo de 2022</p>
<p>Por el que exhorta a la SICT, a realizar un diagnóstico integral de la ubicación de las casetas, las rampas de emergencia, la señalética, así como del estado que guarda el tramo de la autopista México-Puebla y que entregue sus conclusiones a esta Soberanía.</p> <p>19 de enero de 2022</p>	<p>El legislador propone exhortar al titular de la SICT; 1) para que con la finalidad de evitar más muertes por accidentes de tránsito, realice un diagnóstico integral de la ubicación de las casetas, las rampas de emergencia, la señalética, así como del estado que guarda el tramo de la autopista México-Puebla y entregue sus conclusiones; y, 2) y a la Guardia Nacional, para que en conjunto, realicen las acciones necesarias para implementar puestos de control en donde los tráileres y todos los vehículos de carga pesada realicen las revisiones correspondientes a su transporte.</p>	<p>Dip. Mario Gerardo Riestra Piña</p>	<p>Pendiente en comisiones de cámara de origen 19 de enero de 2022</p>

La tabla 8 continúa en la siguiente página.

Proposición con punto de acuerdo y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Por la que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, a través de Caminos y Puentes Federales, rinda un informe ante esta Soberanía, en donde se indique la cantidad de accidentes en donde se han visto involucradas las Rampas de Emergencia para Frenado, así como el monto recaudado por el cobro de utilización de éstas durante el 2021.</p> <p>16 de febrero de 2022</p>	<p>La legisladora propone exhortar: 1) a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que a través de Caminos y Puentes Federales rinda un informe en donde indiquen la cantidad de accidentes en donde se han visto involucradas las rampas de emergencia para frenado, así como el monto recaudado por el cobro de la utilización de estas durante el año 2021; 2) a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que a través de Caminos y Puentes Federales se emita un informe sobre cuáles son los criterios que utiliza para determinar el monto que se cobra por la utilización de las rampas de emergencia para frenado; 3) a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que a través de Caminos y Puentes Federales se incluya dentro del seguro de carretera, derivado del pago correspondiente en las casetas, el uso de las rampas de emergencia para frenado, ya que este método es fundamental para evitar accidentes viales que generen daños estructurales y, sobre todo, evitar la pérdida de vidas; y, 4) a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que a través de Caminos y Puentes Federales se genere una tabla específica de cobro por utilizar las rampas de emergencia para frenado y así evitar la incertidumbre que genera el no tener claro cuánto será el costo de utilizar este método, con el fin de incentivar su utilización y evitar accidentes viales.</p>	<p>Sen. Jesús Lucía Trasviña Waldenrath</p>	<p>Pendiente en comisiones de cámara de origen</p> <p>16 de febrero de 2022</p>

La tabla 8 continúa en la siguiente página.

Proposición con punto de acuerdo y fecha de presentación	Objetivo	Presentada por	Estatus
<p>Por la que exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; y a Caminos y Puentes Federales, para que retiren la caseta de cobro.</p> <p>Puente de Ixtla- Iguala, ubicada en el Municipio de Iguala de la Independencia, Guerrero; asimismo, se exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero y a la Dirección General de Carreteras, elaboren una planeación o programa, para la conservación de la carretera Puente de Ixtla-Iguala, libre de peaje.</p>	<p>La legisladora propone exhortar a la SICT: 1) a la SHCP y a Capufe para retirar la caseta de cobro Puente de Ixtla-iguala, ubicada en Iguala, Guerrero; y, 2) para que, a través de la Dirección General de Desarrollo Carretero y a la Dirección General de Carreteras, elaboren una planeación o programa, para la conservación de la carretera puente de Ixtla-Iguala libre de peaje.</p>	<p>Dip. Yesenia Galarza Castro</p>	<p>Pendiente en comisiones de cámara de origen 11 de mayo de 2022</p>

Elaboración propia con datos del Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 10 de junio de 2020).

En tanto, para el tema de elusión de pago de peaje, en la LXIV y el Primer año de la LXV Legislatura (septiembre 2021 a agosto de 2022) no se han presentado iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo para afrontar este problema en el Congreso Mexicano. Por lo que es un área de oportunidad para el debate en las Comisiones interesadas.

Conclusiones

El fenómeno de tomas de casetas así como la elusión de peajes han representado una merma económica tanto para el Gobierno de la República como para las concesionarias de estas vías, lo que afecta las finanzas públicas, genera daños a la red de infraestructura y gastos catastróficos en caso de accidentes. Algunas fuentes señalan que este número de incidentes se ha incrementado en los últimos años.

Desde el Congreso Mexicano el tema de las casetas de cuota tuvo cierto interés en la pasada LXIV Legislatura (2018 – 2021) con tópicos tales como: no penalizar a quienes realicen las tomas de estas plazas, cancelación de peajes en ciertos sitios, así como las acciones para implementar estas protestas. Así, el trabajo realizado en la actual LXV Legislatura (septiembre de 2021 al día de elaboración de este documento) está enfocado a la rendición de cuentas en el cobro por el uso de rampas de emergencias; retiro de algunas plazas de cobro; mejoras en la señalización; reducción de costos de peaje por mantenimiento; descuento por pagos en casos de congestión; y tarifas preferenciales para las personas vecinas de los municipios donde existan estas instalaciones.

Por otra parte, asociaciones de concesionarias de vías de acceso controlado han referido acerca de las pérdidas económicas ocasionadas por las protestas, tomas, recaudación ilegal y sucesos de evasión de pagos. Estas pérdidas también afectan a las finanzas públicas debido a la recaudación de ingresos por el uso de autopistas para las secretarías del Gobierno Federal (Hacienda y Crédito Público y Comunicaciones y Transportes).

Mención especial merecen las observaciones de diferentes medios de comunicación acerca de grupos organizados que tomaban las plazas de peaje para obtener recursos económicos. Dichos hechos tuvieron como consecuencia la respuesta gubernamental mediante el plan “Caseta Segura” a fin de inhibir los actos ilegales que se cometían mediante la ocupación de estos sitios.

Por su parte, la elusión del pago de peaje con altos indicadores como 19 millones de vehículos que usaron las autopistas sin pagar peaje ha sido un tema poco abordado por las instituciones públicas, pero ya es visto como un grave problema para la recaudación. Asimismo, las personas que incurren en esas infracciones ponen en riesgo sus condiciones de salud y económicas ante un eventual accidente, ya que no son cubiertos por los seguros de viajero en caso de un siniestro. Si bien algunos concesionarios han instalado equipos anti-elusión, el problema continúa.

Fuentes de información

- Agencia Efe (Efe, 2022). *Rutte califica de “inaceptables” protestas de agricultores en carreteras*. 28 de julio. Disponible en: <https://bit.ly/3zsliNl> (fecha de consulta: 1 de agosto de 2022).
- Balderas Serrato, Nancy (Balderas, 2020). “Toma de casetas y boteo: el otro virus que aqueja a transportistas”. *Revista Transportes y Turismo*. 20 de agosto. Disponible en: <https://bit.ly/2HITzkB> (fecha de consulta: 28 de octubre de 2020).
- Cámara de Diputados. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (CPEUM, 2022). Disponible en: <https://bit.ly/3bzwIr2> (fecha de consulta: 24 de agosto de 2022).
- Cámara de Diputados. *Código Penal Federal* (CPF, 2022). Disponible en: <https://bit.ly/3b8VzRZ> (fecha de consulta: 25 de julio de 2022).
- Cámara de Diputados (Diputados, 2020). “La Cámara de Diputados aprueba sanciones a quienes con fines de lucro tomen casetas”. *Boletín no. 5625*. 15 de diciembre. Disponible en: <https://bit.ly/3d3xk8t> (Fecha de consulta: 5 de agosto de 2022).
- Cámara de Diputados (LCPyAF, 2022). *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*. Disponible en: <https://bit.ly/3QrXnVP> (Fecha de consulta: 15 de agosto de 2022).
- Canal del Congreso (Canal del Congreso, 2021). *Avalan diputados sancionar la toma de casetas*. Disponible en: <https://bit.ly/3OXZ7nZ> (Fecha de consulta: 4 de agosto de 2022).
- Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin). *Aspectos relacionados con la operación, mantenimiento menor, mantenimiento mayor, modernización de los puentes*. Disponible en: <https://bit.ly/3duB8ji> (Fecha de consulta: 19 de agosto de 2022).
- Frías, Marco (Grupo T21, 2022). *Urge poner un alto a la evasión de peajes*. Grupo T21. 11 de enero. Disponible en: <https://bit.ly/3Cn3Ehd> (Fecha de consulta: 22 de agosto de 2022).
- Gobierno Federal. *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024* (PND, 2019). Disponible en: <https://bit.ly/3Cw6Reu> (Fecha de consulta: 24 de agosto de 2022).
- Guadarrama, José de Jesús (Guadarrama, 2021). “Delincuencia se ha apoderado de casetas de peaje, con un costo de más de 4 mmdp”. *Dinero en imagen*. Disponible en: <https://bit.ly/3zu1klp> (fecha de consulta: 3 de agosto de 2022).

Leyva, Thalí (Leyva, 2022) “Plan Caseta Segura evita pérdidas por 25.5 mmdp entre 2020 y 2022”. *Político Mx*. 21 de febrero. Disponible en: <https://bit.ly/3Sxf9bH> (fecha de consulta: 9 de agosto de 2022).

Ministerio de Seguridad Pública de la República de Panamá (Policía Panamá, 2022); *Comunicado*. 19 de julio. Disponible en: <https://bit.ly/3S9i4H6> (fecha de consulta: 27 de julio de 2022)

Rosa, Paulo (Rosa, 2022). “Cómo calcular el costo de las casetas de cobro en México utilizando APIs”. *Maplink*. 19 de julio. Disponible en: <https://bit.ly/3QuY7tg> (fecha de consulta: 16 de agosto de 2022).

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2020a). *Solicitud de Información 2662-20*. Subsecretaría de Infraestructura, SCT. 10 de noviembre de 2020.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2020b). *Solicitud de Información UT 1193/2020*. Caminos y Puentes Federales. 25 de noviembre de 2020.

Secretaría de Gobernación. *Diario Oficial de la Federación*. (DOF, 2022). 22 de febrero. Disponible en: <https://bit.ly/3POM3lF> (fecha de consulta: 21 de julio de 2022).

Secretaría de Gobernación. *Diario Oficial de la Federación*. (DOF, 2012). 22 de noviembre. Disponible en: <https://bit.ly/3PKGZHy> (fecha de consulta: 24 de agosto de 2022).

Secretaría de Gobernación. *Diario Oficial de la Federación*. (DOF, 2016). Acuerdo por el que se emite el Compendio Operativo para Plazas de Cobro de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE). 23 de diciembre. Disponible en: <https://bit.ly/3Qn0RJg> (Fecha de consulta: 12 de agosto de 2022).

Secretaría de Gobernación. *Sistema de Información Legislativa*. Disponible en: <http://sil.gobernacion.gob.mx/> (fecha de consulta: 10 de junio de 2022).

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC, 2022). *Tercer Informe de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública*. Disponible en: <https://bit.ly/3JQ2MDG> (fecha de consulta: 10 de agosto de 2022).

Swiss Info (Swiss Info, 2022). “Cortan autopista anillo de La Habana en protesta por los apagones”. 2 de agosto. Disponible en: <https://bit.ly/3QkhQvn> (fecha de consulta: 2 de agosto de 2022).

Este análisis se encuentra disponible en la página de internet
del Instituto Belisario Domínguez:
<http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/1870>

Para informes sobre el presente documento, por favor comunicarse
a la Dirección General de Análisis Legislativo, al teléfono (55) 5722-4800 extensión 4831

INSTITUTO BELISARIO DOMÍNGUEZ, SENADO DE LA REPÚBLICA

Donceles 14, Colonia Centro Histórico, Alcaldía Cuauhtémoc, 06020 México, Ciudad de México
Distribución gratuita. Impreso en México.



Instituto
Belisario Domínguez
Senado de la República

El Instituto Belisario Domínguez es un órgano especializado encargado de realizar investigaciones estratégicas sobre el desarrollo nacional, estudios derivados de la agenda legislativa y análisis de la coyuntura en campos correspondientes a los ámbitos de competencia del Senado con el fin de contribuir a la deliberación y la toma de decisiones legislativas, así como de apoyar el ejercicio de sus facultades de supervisión y control, de definición del proyecto nacional y de promoción de la cultura cívica y ciudadana.

El desarrollo de las funciones y actividades del Instituto se sujeta a los principios rectores de relevancia, objetividad, imparcialidad, oportunidad y eficiencia.