



“2026. Año del Humanismo Mexicano en el Estado de México”

Toluca de Lerdo, Estado de México, 22 de abril de 2026.

**DIP. MARTHA AZUCENA CAMACHO REYNOSO
PRESIDENTA DE LA DIRECTIVA
DE LA H. LXII LEGISLATURA DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO
P R E S E N T E**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28, fracción I, 30, 38 fracción IV, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México y 72 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México por su digno conducto, las Diputadas y los Diputados, Ruth Salinas Reyes, Maricela Beltrán Sánchez, Juan Manuel Zepeda Hernández y Martín Zepeda Hernández integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, sometemos a la consideración de esta Honorable Legislatura, Punto de Acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México y al Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, a realizar las acciones necesarias para garantizar que las y los residentes de las comunidades colindantes a la caseta de cobro La Finca Troncal y la Finca Auxiliar que forman parte de la autopista concesionada Toluca - Ixtapan de la Sal, gocen de un descuento monetario permanente, de conformidad con las siguientes:

Exposición de Motivos

La libertad de tránsito, el derecho humano a la movilidad y el deber estatal de remover cargas desproporcionadas, es la base del presente punto de acuerdo. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce, en su artículo 11, el derecho de toda persona a entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia; asimismo, en el artículo 40. establece el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.¹

Por ello, cuando una carretera de cuota constituye para la población local una vía de tránsito ordinario y necesario, el análisis público no puede limitarse a consideraciones de operación concesionada o recuperación financiera. También

¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, arts. 4 y 11.



“2026. Año del Humanismo Mexicano en el Estado de México”

debe examinarse si el cobro reiterado del peaje produce una carga desproporcionada sobre personas que requieren desplazarse todos los días para trabajar, estudiar, recibir atención médica, realizar trámites o sostener sus vínculos familiares y comunitarios.²

En consecuencia, el presente instrumento parlamentario tiene la finalidad de dar solución a la problemática mediante un exhorto que busca repercutir de manera directa en la movilidad cotidiana, la economía familiar y la equidad territorial de comunidades asentadas en el entorno inmediato de una infraestructura de cuota bajo jurisdicción estatal.

Hoy y de nueva cuenta nos encontramos con otra situación que impacta directamente con la autopista Tenango–Ixtapan de la Sal y la carga económica efectiva del peaje sobre las y los habitantes de las comunidades de Porfirio Díaz, el Carmen, el Izote, Matlazinca, Tequimilpa, la Loma de la Concepción, San Gaspar, Zacango, San Mateo Coapexco, Santiago Oxtotitlán y Totolmajac, en el municipio de Villa Guerrero, así como el Abrojo, Santa Ana Xochuca en Ixtapan de la Sal.

Actualmente el Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México publica, dentro de las tarifas vigentes de las autopistas estatales en operación, el corredor Tenango–Ixtapan de la Sal, con cobros para automóvil de 36 pesos en Tenango y 43 pesos en Villa Guerrero, y de 73 peso para automóviles que utilicen el tramo de la Finca Troncal o la Finca Auxiliar.³

Ese dato oficial confirma que el problema planteado existe y se transforma en una carga económica concreta y vigente para quienes habitan en las comunidades colindantes y requieren utilizar esa autopista para realizar desplazamientos cotidianos dentro de su propia región. Asimismo, en la cobertura periodística reciente se ha reportado un aumento en el costo del peaje en el corredor, reforzando la percepción social de un encarecimiento sostenido con impacto directo en miles de automovilistas y familias mexiquenses.⁴

La región tiene un alto valor económico, agrícola y social para el sur del Estado de México. La importancia de esta zona no puede medirse únicamente por la existencia de una autopista. El corredor regional vinculado con Tenango–Ixtapan de la Sal

² Suprema Corte de Justicia de la Nación. (s. f.). *Derecho a la movilidad. Las autoridades deben garantizar que se cumpla en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad* (Registro digital 2027626). Véase también Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, arts. 4 y 11.

³ Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México. (s. f.). *Tarifas de las autopistas estatales en operación: Tenango–Ixtapan de la Sal*. <https://saascaem.edomex.gob.mx/tarifas-red-estatal-autopistas>

⁴ *Diario Basta*. (2026, 14 de abril). *Sube peaje en varias autopistas que conectan el Valle de México con la Ciudad de México con impacto a miles de automovilistas y familias mexiquenses*.



“2026. Año del Humanismo Mexicano en el Estado de México”

conecta municipios con fuerte vocación agroproductiva y florícola. Información oficial del Gobierno de México señala que Villa Guerrero, Tenancingo y Coatepec Harinas se ubican entre los municipios con mayor producción de flor de corte en la entidad y que, en conjunto, concentran más del 50 por ciento del volumen estatal de esa producción.⁵ De igual forma, otra fuente oficial ha difundido que la zona conformada por Coatepec Harinas, Villa Guerrero y Tenancingo genera 74 por ciento de la producción de ornamentales del Estado de México.⁶

Esta realidad productiva demuestra que la conectividad regional tiene un valor estratégico para el desarrollo del sur mexiquense. Pero esa relevancia económica no se agota en la circulación de mercancías. También depende del desplazamiento cotidiano de jornaleros, trabajadores asalariados, estudiantes, prestadores de servicios, pacientes y familias enteras cuya vida diaria se articula alrededor de trayectos cortos e intermunicipales.

El presente exhorto no debe entenderse como una simple solicitud administrativa ni como una petición excepcional de trato preferente. Se trata de una exigencia de justicia territorial. Las comunidades colindantes a las plazas de cobro del corredor soportan territorialmente la infraestructura, viven con sus efectos inmediatos y, al mismo tiempo, pagan de forma cotidiana para poder desplazarse dentro del espacio donde desarrollan su vida económica, escolar, familiar y comunitaria.⁷

Desde esta perspectiva, la exención del peaje no constituye un privilegio. Constituye una medida correctiva frente a una desigualdad territorial concreta. Si la infraestructura beneficia de manera general a la conectividad estatal, no resulta equitativo que quienes habitan en su entorno inmediato carguen de manera reiterada con un costo que limita su movilidad básica y reduce su capacidad de sostener gastos esenciales.

De acuerdo con la información municipal publicada por el Consejo Estatal de Población del Estado de México, Tenancingo cuenta con 104,677 habitantes; Villa Guerrero, con 69,086; Coatepec Harinas, con 38,643; e Ixtapan de la Sal, con 36,911. En conjunto, esos cuatro municipios suman 249,317 habitantes.⁸

En una región con esa magnitud poblacional y con intensa interacción regional, el peaje no afecta sólo a transportistas o actividades mercantiles. También impacta de forma severa a personas trabajadoras, estudiantes y población no comerciante que

⁵ Representación AGRICULTURA Estado de México. (2025). *La rosa considerada la flor del amor*.

⁶ Gobierno de México, Lotería Nacional. (2024). Promueve LOTENAL a Coatepec Harinas, atractivo turístico y productor de flores y aguacate.

⁷ El Universal. (2022, 12 de marzo). “Nos deberían dar descuento o pasar gratis”, dice automovilista vecino de caseta del Edomex en la que pusieron ponchallantas. Véase también AD Noticias. (2022, 12 de marzo). Ahora instalan poncha llantas en la Tenango-Ixtapan de la Sal.

⁸ Consejo Estatal de Población del Estado de México. (s. f.). Información municipal: población por municipio.



“2026. Año del Humanismo Mexicano en el Estado de México”

utilizan la vía para desplazamientos ordinarios de subsistencia. En el debate público regional incluso se documentó la inconformidad de automovilistas vecinos que reclamaban descuento o paso libre, así como críticas por el uso de mecanismos “ponchallantas” en la caseta de Villa Guerrero.

Además, la afectación no es abstracta. En los últimos meses también se documentaron casos de cobro de peaje a vendedores humildes de flores e incluso a una persona con carretilla, lo que muestra cómo la lógica tarifaria puede impactar de manera desproporcionada a población de bajos ingresos y economías de subsistencia.

Si se toma como referencia el cobro oficial vigente para automóvil en Tenango y Villa Guerrero, un recorrido de ida y vuelta puede ascender a 158 pesos diarios; bajo una referencia de 22 días laborables, ello equivale a 3,476 pesos mensuales sólo por concepto de peaje. Esa cifra representa una afectación material al ingreso disponible de hogares trabajadores.

El punto central de esta propuesta radica en transformar la narrativa pública del problema. No se exhorta a las autoridades para estudiar una facilidad marginal o un ajuste operativo menor. Se exhorta para corregir una carga económica que, por su reiteración y localización territorial, produce desigualdad.

Cuando una persona residente tiene que pagar todos los días para llegar a su trabajo, a la escuela de sus hijas e hijos, a una consulta médica o a un trámite indispensable, el peaje deja de ser un instrumento neutro de financiamiento y se convierte en un mecanismo que profundiza brechas económicas en perjuicio de quienes menos margen tienen para absorber costos adicionales.

De manera específica, la presente solicitud de exención atiende a la realidad cotidiana de las y los habitantes de comunidades directamente vinculadas con el corredor y con las plazas de cobro materia del presente exhorto, entre las que se encuentran Porfirio Díaz, El Carmen, El Izote, Matlazinca, Tequimilpa, La Loma de la Concepción, San Gaspar, Zacango, San Mateo Coapexco, Santiago Oxtotitlán y Totolmajac, en el municipio de Villa Guerrero, así como El Abrojo, Santa Ana Xochuca e Ixtapan de la Sal.

En todas estas localidades, el uso de la vía de cuota no responde únicamente a fines comerciales o de tránsito ocasional, sino a necesidades ordinarias de movilidad para acudir al trabajo, a los centros escolares, a servicios de salud, al abasto básico y a múltiples actividades indispensables para la vida comunitaria, razón por la cual el cobro de peaje impacta de manera directa y regresiva en la economía de las familias residentes.



“2026. Año del Humanismo Mexicano en el Estado de México”

Además, debe tomarse en cuenta, que para evitar el peaje muchas familias se ven empujadas a utilizar rutas alternas que suelen implicar mayores distancias, pérdida de tiempo, costos indirectos y condiciones menos favorables de seguridad y mantenimiento. En esos casos, la supuesta alternativa al peaje no representa una opción real de movilidad digna, sino una carga adicional para personas trabajadoras, estudiantes, pacientes y familias enteras que deben invertir más tiempo, asumir mayores riesgos y soportar un desgaste económico extra para desplazarse dentro de su propia región.

Por ello, garantizar la exención del 85% del total del cobro monetario permanente por hacer uso del tramo La Finca Troncal y la Finca Auxiliar a residentes también significa evitar que la falta de capacidad de pago obligue a la población a transitar por rutas menos adecuadas, menos eficientes y socialmente más costosas.

Por lo anteriormente expuesto, la Bancada de Movimiento Ciudadano busca la exención de peaje para residentes debe asumirse como una acción de alto impacto social. Liberaría recursos en favor de la economía familiar, reduciría una carga regresiva sobre hogares trabajadores y reforzaría el carácter de la movilidad como condición de acceso a derechos, no como una barrera económica para quienes viven junto a la propia infraestructura. sometemos a la consideración de esta Honorable LXII Legislatura el siguiente punto de acuerdo:

A T E N T A M E N T E

DIP. RUTH SALINAS REYES

DIP. MARICELA BELTRÁN SÁNCHEZ

DIP. JUAN MANUEL ZEPEDA HERNÁNDEZ DIP. MARTÍN ZEPEDA HERNÁNDEZ

**Integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
de la LXII Legislatura del Estado de México**



“2026. Año del Humanismo Mexicano en el Estado de México”

La H.LXII Legislatura del Estado de México

Acuerda:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- Se exhorta a la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México y al Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, a realizar las acciones necesarias para garantizar que las y los residentes de las comunidades colindantes a la caseta de cobro La Finca Troncal y la Finca Auxiliar que forman parte de la autopista concesionada Toluca - Ixtapan de la Sal, gocen de un descuento monetario permanente mayor al ochenta por ciento del costo total por hacer uso de la misma.

TRANSITORIO

ARTÍCULO PRIMERO. Publíquese el presente Acuerdo en el periódico oficial "Gaceta del Gobierno".

ARTÍCULO SEGUNDO. - Comuníquese a las autoridades respectivas.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México, a los ____ días del mes de ____ del año dos mil veintiséis.