



Ciudad de México a, 11 de junio de 2026

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E

Quien suscribe, **OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS**, Diputada Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura; con fundamento en los artículos 4, fracción XXXVIII, **13 fracción LXXV**, y 21, párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como en los artículos 2, fracción XXXVIII; 5, fracción I; 99, fracción II; 101 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a consideración del Pleno de esta Soberanía la siguiente: PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; A LA AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL; A LA SECRETARÍA DE MARINA; AL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, S.A. DE C.V., BAJO SU NOMBRE COMERCIAL GRUPO AEROPORTUARIO MARINA; A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; Y A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS, ANALICEN LA VIABILIDAD JURÍDICA, TÉCNICA Y OPERATIVA DE HABILITAR ZONAS DE ASCENSO Y DESCENSO O PUNTOS DE ENCUENTRO PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE CONTRATADOS MEDIANTE PLATAFORMAS DIGITALES EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SUS INMEDIACIONES. Lo anterior al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Benito Juárez¹, es el principal aeropuerto del país y uno de los más transitados de América Latina, movilizando anualmente a más de 44 millones de pasajeros nacionales e internacionales².

¹ De ahora en adelante referido como AICM.

² AICM en Cifras. (Diciembre 2025).

<https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/Estadisticas/Estadisticas2025.pdf>



2. La alta concentración de usuarios genera una demanda creciente de servicios de movilidad eficientes, accesibles y seguros para el traslado terrestre desde y hacia las terminales aeroportuarias.
3. Plataformas digitales de transporte constituyen una alternativa a los taxis tradicionales, que generan confianza entre sus usuarios tanto nacionales como internacionales debido a factores como transparencia tarifaria, geolocalización, seguridad y tiempos de espera reducidos.
4. La Ciudad de México fue confirmada como una de las sedes oficiales de la Copa Mundial de la FIFA 2026, junto con las ciudades de Guadalajara y Monterrey. En esa condición, la capital albergará cinco partidos del torneo, incluyendo el partido inaugural, lo cual conllevará una alta concentración de visitantes y servicios asociados.
5. El partido inaugural del torneo en la Ciudad de México está programado para el 11 de junio de 2026, fecha en la cual se prevé la existencia de una carga extraordinaria para accesos, transporte, seguridad y manejo de multitudes en la zona del Estadio Banorte.
6. Según datos del INEGI Ciudad de México tiene aproximadamente 9 millones de habitantes³ y de acuerdo a estimaciones de la propia administración capitalina estima que el Mundial atraerá hasta 6 millones de turistas a la Ciudad de México⁴. Esta cifra sugiere una presión extraordinaria sobre la red de transporte, la vigilancia pública y la infraestructura urbana.
7. Si bien el aeropuerto cuenta con estaciones del STC Metro cercana a sus instalaciones, y que dicho sistema ha tenido la capacidad de transportar en 2024 a más de 1,171 millones de usuarios⁵, volviéndose así una herramienta central en la movilidad cotidiana de la capital, es también conocido, los numerosos reportes de fallas y retrasos en la proporción de dicho servicio⁶.
8. En septiembre de 2024 se reportó que servicios de taxi por aplicación como DIDI y UBER se le impediría el acceso a la zona del aeropuerto.
9. En este contexto se ha estado implementando operativos de vigilancia en el AICM con participación de la Guardia Nacional para inhibir el funcionamiento de vehículos de plataformas digitales dentro del aeropuerto.
10. Se considera necesario que en el marco de facilitar la movilidad e impulsar el turismo en nuestra ciudad se busque la coordinación gubernamental a diferentes niveles de gobierno

³ COMUNICADO DE PRENSA NÚM 98/21 (29 enero 2021). EN LA CIUDAD DE MÉXICO SOMOS 9 209 944 HABITANTES: CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2020, INEGI, https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_CdMx.pdf

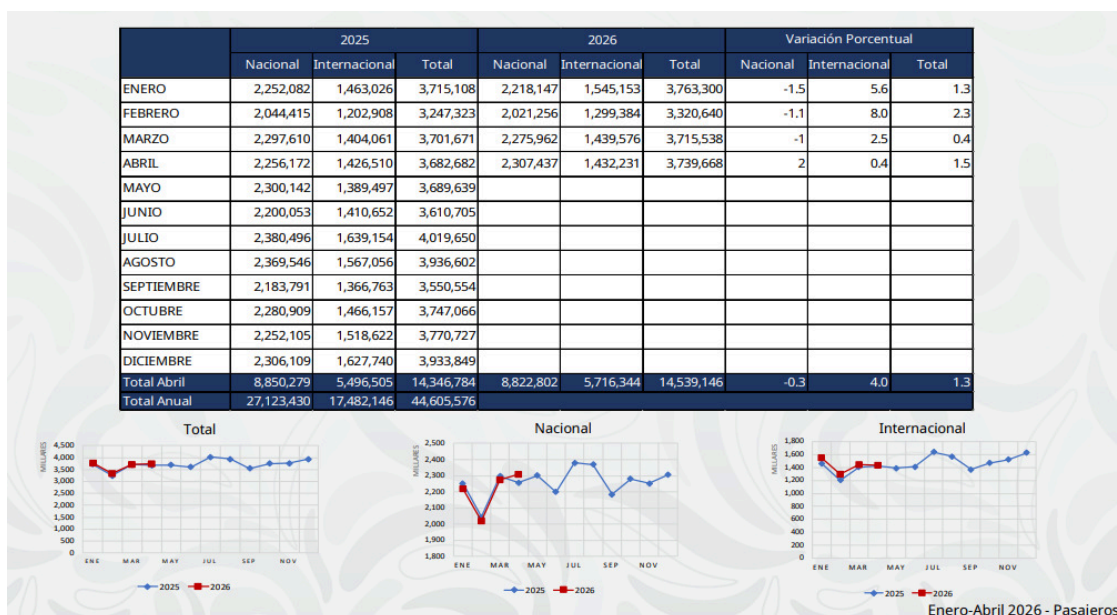
⁴ Jonás López. (23 de octubre 2024). Espera CDMX a 6 millones de turistas por Mundial de Fútbol. Excelsior; Excelsior. <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/espera-cdmx-a-6-millones-de-turistas-por-mundial-de-futbol/1680602>

⁵ Comunicado, (s.f.) Cifras de operación en el STC, Sistema de Transporte Colectivo, <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>

⁶ Dana Rufino, (31 de diciembre 2025). *Fallas, retrasos, suspensión de servicio y caos; así fue el servicio del Metro de CDMX durante 2025*. El Universal; EL UNIVERSAL PLUS. <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/fallas-retrasos-suspension-de-servicio-y-caos-asi-fue-el-servicio-del-metro-de-cdmx-durante-2025/>



11. La utilización de servicios de transporte privados mediante el uso de plataformas digitales puede formar parte de una estrategia integral de movilidad, donde sea el usuario quien tenga la facilidad de usar el medio de transporte que más le facilite el poderse trasladar dentro de la Ciudad de México.
12. La creación de áreas designadas y formalmente reguladas para plataformas digitales dentro o en inmediaciones controladas del AICM podría contribuir a brindar mayor certeza jurídica tanto a usuarios como a operadores, permitiendo coexistencia ordenada entre servicios concesionados tradicionales y nuevas modalidades tecnológicas de transporte individual.



Actualmente, las plataformas digitales de transporte privado si permiten a los usuarios solicitar viajes desde las inmediaciones del aeropuerto. Sin embargo, los pasajeros deben revisar en la aplicación el punto de encuentro asignado para abordar el vehículo, ya que las operaciones pueden estar sujetas a disposiciones específicas dentro de las terminales aeroportuarias. El AICM cuenta además con servicios autorizados de taxis de sitio, transporte público, rutas de autobuses y conexiones con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, lo que ofrece diversas alternativas para quienes buscan desplazarse hacia distintos puntos de la capital.

Las autoridades aeroportuarias recomiendan utilizar únicamente servicios identificados y evitar abordar vehículos no autorizados.⁸

A menos de una semana de la inauguración del [Mundial de Futbol 2026](https://www.fifa.com/es-es/torneos/mundial-de-futbol-2026), la Guardia Nacional (GN) intensificó sus **operativos y detenciones** contra **taxis de aplicaciones**, como Uber y DiDi, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

⁷ <https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/Estadisticas/EstadisticasAbril2026.pdf>

⁸ <https://www.milenio.com/comunidad/se-puede-pedir-didi-o-uber-afuera-del-aeropuerto-de-cdmx>



En un lapso de aproximadamente **dos horas**, El Sol de México constató la **detención de al menos ocho vehículos** en la **Terminal 1 del AICM**, incluso en medio de las reparaciones a los puentes peatonales de los últimos días.

El argumento principal de los oficiales de la **Guardia Nacional** es que estas plataformas **no pueden recoger pasajeros** en estas instalaciones dado que es una **zona federal**. Además, los vehículos son **infracccionados** por estacionarse en el segundo y tercer carril para recoger o dejar a los pasajeros.⁹

PRECEDENTES INTERNACIONALES Y POSICIÓN DE ORGANISMOS ESPECIALIZADOS.

Con el propósito de fortalecer el sustento técnico y comparado del punto de acuerdo, se sugiere incorporar en los considerandos los siguientes referentes internacionales, que demuestran que la regulación formal de plataformas digitales en aeropuertos es una práctica consolidada a nivel mundial y que la negativa o vacío regulatorio constituye la excepción, no la regla:

Posición del Foro Internacional del Transporte (ITF/OCDE)

El Foro Internacional del Transporte (ITF), adscrito a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), ha establecido principios de regulación para servicios de transporte basados en aplicaciones. En su documento "App-Based Ride and Taxi Services: Principles for Regulation", el ITF señala que los gobiernos deben:

- Centrar la política de transporte por contratación en las necesidades del consumidor y la sociedad.
- Mantener el marco regulatorio de los servicios de transporte por contratación tan simple y uniforme como sea posible.
- Fomentar una regulación innovadora y más flexible de los servicios de transporte por contratación.

Adoptar una regulación basada en datos para mejorar los resultados sociales.

El mismo organismo señala que los intentos de bloquear estos servicios o aplicarles marcos regulatorios incrementales heredados del taxi tradicional han resultado en peores resultados para los usuarios. Específicamente respecto a los aeropuertos, el ITF documenta que la integración regulada de plataformas digitales en nodos de alta demanda —como terminales aéreas— es la solución más eficiente para garantizar competencia, transparencia tarifaria y calidad del servicio.¹⁰

Modelos regulatorios en aeropuertos de referencia internacional

La experiencia comparada demuestra que los principales aeropuertos del mundo han implementado esquemas de habilitación regulada para plataformas digitales, con distintos

⁹ <https://oem.com.mx/elsoldemexico/finanzas/guardia-nacional-endurece-operativos-contra-uber-y-didi-en-el-aicm-previo-al-mundial-30380992>

¹⁰ International Transport Forum (ITF-OCDE): "App-Based Ride and Taxi Services: Principles for Regulation". Disponible en: <https://www.itf-oecd.org/app-based-ride-and-taxi-services-principles-regulation>



mecanismos según la normativa de cada país. Los siguientes casos son especialmente relevantes para el punto de acuerdo:

PAÍS / AEROPUERTO	MODELO ADOPTADO	MECANISMO DE REGULACIÓN	RESULTADO
Estados Unidos LAX, JFK, ORD, SFO	Zonas designadas (Rideshare Pickup Zones) operadas por la autoridad aeroportuaria	Acuerdo bilateral entre aeropuerto y plataforma; pago de cuota de acceso (fee) por viaje; señalización específica dentro de terminales; app indica zona de espera en tiempo real.	LAX opera el sistema LAX-it desde 2019; JFK cuenta con áreas diferenciadas por terminal. Las plataformas pagan entre USD 4.00 y USD 6.00 por viaje como contraprestación al aeropuerto. ¹¹
España Madrid-Barajas (MAD), Barcelona-El Prat (BCN)	Licitación pública de plazas de estacionamiento para Vehículos de Transporte con Conductor (VTC)	AENA, gestora pública de aeropuertos, licitó en 2021 plazas de parking específicas para Uber y Cabify en los tres principales aeropuertos. Las plataformas pagan una tarifa por el uso de las plazas y cuentan con mostradores de información en las terminales.	Uber obtuvo 36 plazas en Barajas y 44 en El Prat. Cabify había operado en Barajas con 22 plazas desde 2016. El modelo equilibra competencia con protección del servicio de taxi. ¹²
Brasil Aeropuerto Internacional de Guarulhos (GRU)	Integración formal con zonas diferenciadas para plataformas digitales; operación regulada por ANAC y ANTT	Brasil integró las plataformas digitales en los principales aeropuertos mediante disposiciones de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) y la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Uber opera formalmente en GRU con zonas específicas de abordaje y descenso señalizadas.	El modelo brasileño es citado por Alianza In México como referente de "integración exitosa" de plataformas en aeropuertos. La regulación redujo los conflictos con taxistas concesionados al crear espacios físicamente separados. ¹³
Chile Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCL)	Marco regulatorio en construcción; operación de facto con amparo judicial (similar al caso AICM)	La Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (Ley EAT, aprobada en 2023) establece las bases para la regulación de plataformas. El	El caso chileno es el más análogo al mexicano: vacío regulatorio, operación de facto tolerada y debate legislativo activo. Uber tiene inversiones

¹¹ Uber: "Driving at Los Angeles International Airport (LAX)", actualizado junio 2026. <https://www.uber.com/global/en/r/airports/lax/driver-information/>; JFK Airport: "Uber, Lyft and Other Ride Share Apps". <https://www.jfkairport.com/transportation/ride-share-services>

¹² El País: "Uber romperá el monopolio de los taxis en los principales aeropuertos", 6 de noviembre de 2021. <https://elpais.com/economia/2021-11-06/uber-rompera-el-monopolio-de-los-taxis-en-los-principales-aeropuertos.html>

¹³ Alianza In México: Comunicado de prensa, septiembre 2024. Milenio: "Plataformas digitales piden reglas claras para operar en aeropuertos", 22 de septiembre de 2024. <https://www.milenio.com/negocios/plataformas-digitales-piden-reglas-claras-operar-aeropuertos>



		reglamento de operación en aeropuertos está en proceso de publicación (2025-2026). Uber opera en SCL indicando zonas designadas en la app.	congeladas para infraestructura aeroportuaria a la espera de certeza jurídica. ¹⁴
Colombia Aeropuerto El Dorado (BOG)	Operación regulada mediante acuerdo entre plataformas y autoridad aeroportuaria	Uber opera formalmente en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá con zonas de recogida señalizadas. La Alianza In Colombia — contraparte de Alianza In México— ha establecido nuevas medidas de seguridad para las plataformas en 2026.	La integración redujo la informalidad y mejoró la experiencia del pasajero internacional. El modelo colombiano es relevante dado el contexto urbano y de ingresos comparable al de la CDMX. ¹⁵

Posición de Alianza In México y solicitud de reforma regulatoria (septiembre 2024)

En septiembre de 2024, Alianza In México —asociación que agrupa a Cabify, DiDi, Rappi y Uber— presentó formalmente ante la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) un llamado para retomar las reformas pendientes al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en materia de acceso de plataformas digitales a los aeropuertos del país.

El Director Ejecutivo de la asociación, Guillermo Malpica, señaló: "Como país líder en turismo podemos tomar en cuenta la experiencia de Brasil, España e Italia, países que han sido exitosos en la manera de implementar el acceso de conductores que usan plataformas digitales a sus aeropuertos"¹⁶

La asociación destacó que México recibe decenas de millones de turistas internacionales al año y que la ausencia de regulación clara en los aeropuertos afecta directamente la competitividad turística del país. El llamado fue presentado con anticipación a la Copa del Mundo FIFA 2026, advirtiendo que los visitantes internacionales esperan contar con opciones de transporte digital desde el aeropuerto, práctica ya normalizada en la mayoría de sus países de origen.

Contexto jurídico vigente en México: vacío regulatorio y litigio activo

El debate sobre la operación de plataformas digitales en aeropuertos mexicanos se enmarca en las siguientes coordenadas jurídicas, que refuerzan la urgencia y oportunidad del punto de acuerdo:

¹⁴ La Tercera: "¿Uber al aeropuerto? Firma dice que tiene inversiones congeladas en Chile", 22 de febrero de 2026. <https://www.latercera.com/pulso/noticia/que-dijo-uber-sobre-operar-en-el-aeropuerto/>

¹⁵ Mobile Time: "Uber y otras apps no están autorizadas para operar en aeropuertos mexicanos", 30 de octubre de 2025. <https://mobiletime.la/noticias/30/10/2025/uber-y-otras-apps-aeropuertos/>

¹⁶ El Imparcial: "Plataformas digitales de transporte instan a la revisión de regulaciones en aeropuertos mexicanos", 25 de septiembre de 2024. Milenio: "Plataformas digitales piden reglas claras para operar en aeropuertos", 22 de septiembre de 2024.



Prohibición de facto: La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal exige concesión federal para operar en zonas aeroportuarias. En 2023, una reforma al Reglamento de Autotransporte Federal limitó el acceso de plataformas al AICM. En 2024, la SICT suspendió el proyecto de reforma que habría regulado el acceso, tras presiones de organizaciones de taxistas.¹⁷

Amparo judicial (Uber, 2025): El Juzgado Décimo Tercero de Distrito en Materia Administrativa de la CDMX otorgó suspensión a Uber para que los operativos de la Guardia Nacional no sean "arbitrarios ni discriminatorios". La SICT precisó que dicha suspensión no implica autorización para operar, generando un estado de incertidumbre jurídica que perjudica tanto a las plataformas como a los usuarios.¹⁸

Operación irregular tolerada: El AICM ha señalado informalmente zonas de abordaje sobre Bulevar Puerto Aéreo (T1) y Avenida Fuerza Aérea Mexicana (T2), reconociendo de facto la demanda de estos servicios sin brindar certeza jurídica a las partes.¹⁹

Urgencia por el Mundial 2026: Con más de 5 millones de visitantes internacionales esperados durante el torneo, la restricción de plataformas en el AICM representa un riesgo reputacional y operativo para México. La Reforma señaló que "México está intensificando las restricciones al uso de Uber y DiDi en aeropuertos, lo que causará inconvenientes a los viajeros mientras se prepara para albergar la Copa Mundial."²⁰

Una vez señalado lo anterior, se procede a proporcionar el siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México constituye el principal punto de entrada y salida aérea del país, así como uno de los centros de movilidad más importantes de América Latina.

Al ser la Ciudad de México la principal ciudad del país, así como un sitio central para la movilidad de interna, la capital recibe a millones de visitantes cada año que se acercan para fines turísticos, laborales, académicos, comerciales, médicos y familiares.

En estas condiciones, se requiere que nuestro aeropuerto tenga las condiciones de acceso, movilidad y conectividad que sea equivalente a la demanda, pues ello tiene un impacto directo en la experiencia de los usuarios, así como en la imagen institucional de la Ciudad de México y

¹⁷ Mobile Time: "Uber y otras apps no están autorizadas para operar en aeropuertos mexicanos", 30 de octubre de 2025. <https://mobiletime.la/noticias/30/10/2025/uber-y-otras-apps-aeropuertos/>

¹⁸ El Economista: "SICT desmiente a Uber: confirma que sus choferes no pueden operar en aeropuertos del país", 30 de octubre de 2025.

¹⁹ DPL News: "La ley no prohíbe plataformas como DiDi y Uber en los aeropuertos (pero las autoridades insisten)", 31 de agosto de 2023. <https://dplnews.com/la-ley-no-prohibe-plataformas-como-didi-y-uber-en-los-aeropuertos-pero-las-autoridades-insisten/>

²⁰ Reforma: "Complicará restricción de Uber a los visitantes del Mundial", 14 de mayo de 2026.



del Estado mexicano frente al mundo, lo cual cobra especial relevancia en un contexto donde nos encontramos a menos de un mes de ser sedes del evento deportivo más importante del mundo.

Durante los últimos años se ha llevado un debate relacionado con la imposibilidad práctica y normativa de que plataformas digitales de transporte privado puedan operar de manera ordenada y legal dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, lo cual genera claras molestias entre los usuarios del aeropuerto tanto nacionales como internacionales que ven en las plataformas digitales un medio de transporte seguro y eficiente, tema particularmente importante para la atracción de turistas a nuestra ciudad.

La controversia en torno al funcionamiento de plataformas digitales de transporte en el AICM no es un asunto menor ni aislado, sino que se trata de un fenómeno que refleja la transformación de las dinámicas urbanas y de movilidad que nuestra ciudad, así como las demás urbes donde también se encuentra disponible dicho servicio. Las aplicaciones de transporte privado permiten el desplazamiento de usuarios mediante mecanismos tecnológicos de geolocalización, métodos de pago digitales, sistemas de evaluación mutua y tarifas previamente determinadas, lo cual genera confianza entre sus usuarios.

En el caso específico del AICM, se ha visto como se ha generado un ambiente de persecución para los conductores de plataformas digitales de transporte, mediante la realización de operativos de la Guardia Nacional en la que se busca identificar a los conductores para multarlos²¹. La situación resulta especialmente preocupante si se considera que el Aeropuerto Internacional Benito Juárez representa para millones de visitantes, el primer contacto físico con la Ciudad de México y con el país, razón por la cual deberíamos preocuparnos por ofrecer experiencias donde los usuarios del aeropuerto tengan la facilidad de escoger y moverse conforme a sus intereses, necesidades y capacidad económica.

Ante esta situación se han registrado largas filas para acceder a taxis concesionados, lo cual demuestra la falta de capacidad instalada que permita ofrecer un servicio eficiente, lo cual además se suma a las tarifas considerablemente más elevadas respecto de las plataformas digitales de transporte²². Esta situación genera una percepción negativa respecto de la capacidad institucional para ofrecer soluciones de movilidad modernas, eficientes y acordes con las necesidades reales de las personas usuarias.

Debe señalarse que el debate no puede reducirse únicamente a una disputa entre modelos económicos o entre concesionarios tradicionales y plataformas digitales. El centro de la discusión debe ser el derecho de las personas usuarias a contar con opciones de movilidad seguras, eficientes, accesibles y suficientes. En una ciudad tan compleja y dinámica como la Ciudad de México, caracterizada por altos niveles de movilidad diaria, conectividad multimodal y

²¹ Bloomberg. (18 mayo 2026). *Inicia cacería contra Uber y DiDi en el AICM a un mes del Mundial 2026*. El Financiero. <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2026/05/18/inicia-caceria-contra-uber-y-didi-en-el-aicm-a-un-mes-del-mundial-2026/>

²² El Universal. (26 marzo 2026). Hay largas filas en AICM para tomar un taxi autorizado. *Yahoo News*. https://es-us.noticias.yahoo.com/largas-filas-aicm-tomar-taxi-060000269.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xllmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAACbE2C2MLAwXGUEcEv8ql0by17VOXeyyFzWu6DBA7v4UdVd4TvtT6ulsHkbqNvhGJXbhl6HsNGRhjYyKxDJ8Ni46FRlsWoddiAs48fXsXORdl23emQMQabYFd55su-Vyye7J_7jkaBE0SegEKISLvWOOpF3yVYJ_nCreEtQAzh



concentración turística y económica, resulta indispensable adoptar esquemas regulatorios modernos que reconozcan las nuevas formas de prestación de servicios derivadas del desarrollo tecnológico y de las preferencias ciudadanas.

La problemática adquiere una relevancia todavía mayor frente a la próxima celebración de la Copa Mundial de la FIFA 2026, el evento deportivo más importante del mundo y del cual se espera la llegada de millones de turistas a nuestra ciudad, lo cual colocará a México y particularmente a la capital en el centro de la atención global. La necesidad de transporte será enorme y los medios de transporte tradicionales no cuentan con la capacidad de poderse dar abasto de poder trasladar a los visitantes a los sitios de su interés.

La organización de un evento de esta magnitud exige que las autoridades mexicanas adopten medidas preventivas y soluciones institucionales eficaces para evitar escenarios de saturación, o colapso en los sistemas de transporte terrestre aeroportuario que este a la altura del reto y se maneje bajo criterios de protección a los usuarios, pues resulta profundamente contradictorio que una ciudad anfitriona de un evento internacional de esta magnitud y que además es la ciudad más importante del país que recibe a millones de personas cada año, se pretenda obligar a los usuarios que quieran hacer uso de UBER, DIDI y demás plataformas digitales que tengan abandonar el perímetro del aeropuerto para solicitar un servicio de transporte que en la mayoría de las grandes capitales internacionales opera de manera regulada y funcional dentro de las terminales aéreas²³.

No obstante, la relevancia de esta problemática no termina con la celebración del Mundial de 2026, pues dicho evento únicamente evidencia una necesidad estructural y permanente de las personas usuarias del aeropuerto, pues tal y como se ha mencionado todos los días, miles de habitantes de la Ciudad de México, turistas nacionales, personas trabajadoras, estudiantes y viajeros internacionales requieren alternativas diversas de transporte desde y hacia el aeropuerto, y debe de entenderse que ante mundo cada vez más interconectado, la demanda de plataformas digitales no responde a una moda pasajera, sino a un cambio consolidado en los hábitos de movilidad urbana de la población tanto nacional como internacional

Resulta igualmente relevante considerar que las aplicaciones de transporte representan para muchas personas conductoras una fuente legítima de ingresos y oportunidades económicas y que por tanto al encontrarnos ante una ausencia de claridad regulatoria, así como la realización de operativos restrictivos generan condiciones de incertidumbre laboral y jurídica para quienes dependen de estas plataformas como medio de sustento, por lo cual conviene que se transite hacia un esquema regulado y transparente que permita establecer obligaciones, responsabilidades y mecanismos de supervisión que permita la operación de transporte mediante el uso de plataformas digitales de transporte.

La saturación operativa del aeropuerto exige soluciones integrales que permitan agilizar flujos de movilidad terrestre y diversificar alternativas de transporte, pues el simple hecho de impedir o limitar opciones ampliamente utilizadas por la ciudadanía no resuelve los desafíos estructurales de movilidad, sino por el contrario, incrementa tensiones y dificulta la atención eficiente de la demanda existente.

²³ Gonzalo Soto (15 mayo 2026). Operativos contra Uber en aeropuertos de México complicarán planes a los visitantes del Mundial. *Bloomberg Línea*. <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/mexico/operativos-contra-uber-en-aeropuertos-de-mexico-complicaran-planes-a-los-visitantes-del-mundial/>



Es en este contexto donde se considera vital que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, la Secretaría de Marina y el Grupo Aeroportuario Marina establezcan mecanismos de coordinación institucional que permitan analizar e implementar áreas específicas dentro del Aeropuerto Internacional Benito Juárez destinadas al funcionamiento regulado de plataformas digitales de transporte. La coordinación entre autoridades federales y locales resulta fundamental para construir soluciones viables, modernas y centradas en las necesidades reales de las personas usuarias.

El objetivo de esta propuesta no es generar privilegios indebidos ni afectar derechos de otros prestadores de servicios, sino avanzar hacia un modelo de movilidad aeroportuaria más eficiente, ordenado, seguro y acorde con las exigencias contemporáneas de una ciudad global. La realidad demuestra que las personas usuarias continúan demandando y utilizando estas plataformas pese a las restricciones existentes y en consecuencia corresponde a las autoridades generar marcos regulatorios adecuados que permitan ordenar una realidad social ya consolidada, en lugar de ignorarla o criminalizarla.

México se encuentra ante una oportunidad histórica para demostrar capacidad de adaptación institucional, visión de futuro y compromiso con una movilidad moderna e incluyente, la organización del Mundial de 2026, representará un reto enorme y una cara muy visible de nuestra ciudad ante la comunidad internacional, si embargo los problemas de movilidad trascenderán dicho evento, por lo cual se considera necesario que transitemos ante un sistema que permita y facilite la movilidad desde y hacia el aeropuerto más importante de nuestro país.

Las decisiones que se adopten hoy respecto del funcionamiento de aplicaciones digitales en el AICM influirán directamente en la calidad de vida de millones de usuarios y en la capacidad de la Ciudad de México para consolidarse como una capital moderna, competitiva y preparada para enfrentar los retos de movilidad que trae consigo la actualidad digital.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Por la naturaleza de la propuesta realizada, se estima que el punto de acuerdo planteado no requiere de un estudio de perspectiva de género, toda vez que este no cuenta con la potencialidad de beneficiar o perjudicar el ejercicio de un derecho humano que pudiese afectar de manera desproporcionada a las mujeres respecto de los hombres.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, señalando que las autoridades tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos bajo los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.



SEGUNDO. Que el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de todas las personas a la protección de la salud, al bienestar y a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.

TERCERO. Que el artículo 122, inciso A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que la Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa y que por consiguiente el ejercicio del Poder Legislativo se deposita en la Legislatura de la Ciudad de México, la cual se integrará en los términos que establezca la Constitución Política de la entidad. Además, que sus integrantes deberán cumplir los requisitos que la misma establezca y serán electos mediante sufragio universal, libre, secreto y directo, según los principios de mayoría relativa y de representación proporcional, por un periodo de tres años.

CUARTO Que el artículo 122 apartado C párrafos primero y segundo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que existen mecanismos de coordinación entre la Federación, la Ciudad de México, y los municipios en administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos.

QUINTO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el derecho a la buena administración pública, en la que se hace referencia a que toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

SEXTO. Que, el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México consagra expresamente el derecho a la movilidad como el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte.

SÉPTIMO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece en su artículo 12 que la Secretaría de Movilidad que tiene entre sus facultades el de fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

OCTAVO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece en su artículo 13 que la Secretaría de Seguridad Ciudadana que tiene entre sus facultades el de garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo.

NOVENO. El marco federal en materia aeroportuaria reconoce a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes atribuciones para emitir disposiciones técnico-administrativas en aeropuertos.

DÉCIMO. Que El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es administrado por la Secretaría de Marina (SEMAR) del Gobierno Federal, a través de la entidad corporativa Grupo Aeroportuario Marina.

DÉCIMO PRIMERO La proximidad de la Copa Mundial de la FIFA 2026 agrava la urgencia del asunto, pues nos encontramos ya a las puertas de ser la sede de un evento de talla internacional



DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



y que ante la magnitud del evento, exige al AICM soluciones de movilidad modernas, comprensibles para visitantes extranjeros y operativamente funcionales desde su llegada

DÉCIMO SEGUNDO. *Que en el ámbito internacional, los principales aeropuertos del mundo — incluyendo los de Estados Unidos (LAX, JFK), España (Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat), Brasil (Guarulhos), Colombia (El Dorado) y Chile (Arturo Merino Benítez)— han implementado esquemas regulados de habilitación de zonas de ascenso y descenso para servicios de transporte contratados mediante plataformas digitales, en cumplimiento de los principios de regulación establecidos por el Foro Internacional del Transporte (ITF) de la OCDE, que señalan que la política de transporte por contratación debe centrarse en las necesidades del consumidor y la sociedad, mantener marcos regulatorios simples y uniformes, y fomentar una regulación innovadora y flexible. Que la ausencia de regulación clara en los aeropuertos mexicanos genera un estado de incertidumbre jurídica que afecta la competitividad turística del país y la experiencia de los millones de visitantes internacionales que arriban al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México."*

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se propone ante el pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO:**

RESOLUTIVO

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a la Agencia Federal de Aviación Civil, a la Secretaría de Marina, al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., bajo su nombre comercial Grupo Aeroportuario Marina, y a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que, en coordinación y dentro del ámbito de sus respectivas competencias, instalen una mesa técnica y jurídica a efecto de analizar la viabilidad de habilitar zonas de ascenso y descenso o puntos de encuentro para servicios de transporte contratados mediante plataformas digitales, dentro o en las inmediaciones controladas del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, conforme a la normativa federal aplicable, las reglas de operación aeroportuaria, las condiciones de seguridad, la disponibilidad operativa, presupuestal y de infraestructura correspondiente.

SEGUNDO. Se exhorta respetuosamente a las autoridades referidas para que, en el marco de dicha coordinación, valoren la implementación de medidas temporales o permanentes de ordenamiento, señalización, información a personas usuarias, supervisión y seguridad vial, que permitan mejorar la movilidad terrestre desde y hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sin afectar la operación aeroportuaria ni los derechos de las personas permisionarias o prestadoras de servicios autorizadas conforme a la normativa aplicable.

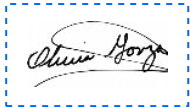
ATENTAMENTE

OLIVIA
GARZA DE LOS SANTOS
6A2AE2354838100E81794D2

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
INTEGRANTE DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Certificado de firma		11/06/2026 10:29
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado	
Identificador: 6A2AE0DCB8CAE976A9207DA7	Nombre: Olivia Garza De Los Santos	
Nombre y extensión: Punto de acuerdo AICM Plataformas digitales.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:106e:5:2ece:919:f692:ed04:22a2	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
b310498d8a7a3d74134b2789cf1b326ff2317c1b2d1837c3bf5e3ec4d5529e11	11/06/2026 10:22	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
64d01e5a0d448fd1da82ece90be70da413e83d103ad8c133fc6149cb8b937e24		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
11/06/2026 16:29:39 UTC (11/06/2026 10:29:39 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
3adc01a5-3a66-49f5-b760-c863ec4a5c69.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
64d01e5a0d448fd1da82ece90be70da413e83d103ad8c133fc6149cb8b937e24	

Firmantes		
Firmante 1. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A2AE2354838100E817944D2	Enviado: 11/06/2026
Derecho	IP: 2806:106e:5:2ece:919:f692:ed04:22a2	10:28:38
Compañía:		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 11/06/2026
Correo: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx		10:28:18
Teléfono:		Visto: 11/06/2026 10:28:37
Emisor de la firma electrónica:		Confirmado:
Dibujada en dispositivo		11/06/2026 10:29:33.59
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		Firmado:
		11/06/2026 10:29:33.592

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

