

H. CONGRESO DEL ESTADO.

PRESENTE.

Los suscritos, en nuestro carácter de Diputadas y Diputados de la Sexagésima Octava Legislatura del H. Congreso del Estado, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto en los Artículos 64 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 167 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Chihuahua; acudimos ante esta H. Representación Popular a fin de presentar **Iniciativa con proyecto de decreto ante el H. Congreso de la Unión, por la que se reforma y adiciona la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con el objeto de establecer la obligatoriedad de realizar, en cada ejercicio fiscal, al menos un proyecto anual de conservación y reconstrucción de caminos y puentes bajo jurisdicción federal.** Lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Desde los extremos de Ciudad Juárez, pasando por la capital del Estado y hasta la región minera de Parral, surge la voz de millones de chihuahuenses que dependen de las carreteras para vivir, trabajar y soñar.

Esta iniciativa nace del recorrido realizado hace unos días de Chihuahua a Ciudad Juárez y de los testimonios recogidos de transportistas y automovilistas que diariamente circulan dicha carretera federal, quienes se enfrentan a baches,

deformaciones y tramos sin señalización. En esta tierra de tradiciones y de esfuerzo diario, las personas saben que las autopistas y caminos rurales son más que obras de infraestructura, son las arterias que permiten que el empleo llegue a los hogares, que el comercio fluya y que la patria permanezca unida.

Es por lo anterior que presentamos una iniciativa ante el H. Congreso de la Unión, para reformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con el objetivo de garantizar, mediante un mandato legal y de manera permanente, la realización de al menos un proyecto anual de conservación y reconstrucción de caminos y puentes bajo la jurisdicción federal. Esta propuesta surge de la convicción de que la conservación de la red carretera no puede seguir sujeta al voluntarismo de cada administración ni a programas sexenales de reparación; se requiere continuidad y planeación a largo plazo que permitan cuidar la inversión pública y generar condiciones de seguridad y desarrollo.

El Programa Nacional de Conservación de Carreteras ya contempla recursos importantes. Para el ejercicio fiscal de 2025 se programaron 45 mil millones de pesos y para 2026 se ha proyectado una inversión de casi 50 mil millones de pesos, para intervenir alrededor de 18 mil kilómetros de la red carretera federal, con la conformación de brigadas regionales y la incorporación de maquinaria especializada. Sin embargo, estos montos, aunque significativos, dependen de decisiones administrativas y no constituyen un mandato permanente. Nuestra iniciativa busca corregir esa ausencia normativa y otorgar estabilidad financiera y operacional a la conservación y reconstrucción de caminos y puentes.

El tema cobra especial relevancia para Chihuahua, entidad federativa que se ubica entre las cinco con mayor necesidad de mejora carretera debido a su enorme extensión territorial, su vocación exportadora y su dependencia de la conectividad terrestre. Según estadísticas oficiales, el estado registró exportaciones por 47 551 millones de dólares en 2025, lo que representa un crecimiento de 35.7 % con respecto al año anterior; este dinamismo ha colocado a Chihuahua en el octavo lugar nacional en Producto Interno Bruto y en el séptimo en generación de empleo. Esta fuerza productiva requiere carreteras seguras para mover mercancías a los puertos, fronteras y centros de distribución. Además, el Centro SICT Chihuahua proyectó una inversión estatal de 1 373 millones de pesos en 2026 para mantenimiento de tramos como Chihuahua–Sueco y Sueco–Buenaventura, así como acciones en las regiones de Parral y Ojinaga.

Las carreteras constituyen la columna vertebral del desarrollo productivo. La experiencia histórica demuestra que la construcción de infraestructura carretera impulsa el crecimiento económico, mejora la conectividad de los territorios, propicia la integración regional, facilita el acceso a servicios básicos y fortalece la seguridad nacional. Desde la década de 1950, la red federal ha sido el medio de transporte dominante en México, une al país de sur a norte y de oriente a occidente, vincula comunidades rurales con centros urbanos y conecta a la industria manufacturera con los mercados internacionales. La modernización de la red carretera tuvo un impulso notable en la segunda mitad del siglo XX, cuando se construyeron los principales corredores que hoy alimentan los puertos

y aduanas; sin embargo, muchas de estas obras se hicieron hace décadas y requieren mantenimiento constante para mantenerse en condiciones seguras.

Actualmente parte de la red carretera federal se encuentra en deterioro, una tercera parte de las vías de cuota libre están clasificadas en mal estado y presentan grietas, baches, deformaciones y pérdida de carpeta asfáltica. Esta proporción ha aumentado en los últimos años; en 2019 sólo una quinta parte de la red estaba en condiciones deficientes y, a pesar de que se destinaron 78 mil millones de pesos para mantenimiento entre 2019 y 2023, la cantidad de kilómetros en mal estado pasó de 21.25 % a 34 %. La prolongación de la vida útil de las carreteras requiere no sólo inversión inicial, sino programas permanentes de conservación y reconstrucción.

Las carreteras no sólo inciden en la economía. Un camino en mal estado eleva el riesgo de accidentes y tiene efectos sobre la integridad física de las personas. Reportes del Senado señalan que el mal estado de las vías aumenta la siniestralidad y la mortalidad en carretera. Además, el deterioro de la infraestructura provoca un incremento en los costos logísticos, reduce la competitividad de las empresas y genera demoras en el traslado de mercancías.

Un ejemplo ilustrativo se observa en el corredor Manzanillo–Guadalajara, por donde transitan más de 35 mil vehículos diarios; este corredor experimenta una elevada demanda de movilidad y un insuficiente mantenimiento, lo que provoca congestionamientos y accidentes. La situación se repite en muchos tramos de Chihuahua, donde las distancias son largas, las temperaturas extremas y el tráfico pesado generan un desgaste acelerado de la carpeta asfáltica.

La importancia económica y social de la red carretera adquiere un matiz adicional cuando se trata de los estados fronterizos. Chihuahua es la puerta de entrada al mercado de América del Norte y forma parte de los corredores logísticos del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). El transporte por carretera es la principal vía para exportar productos manufacturados, maquiladores y agropecuarios hacia Estados Unidos; por ello, la competitividad estatal depende de carreteras en buen estado. Las carreteras eficientes reducen costos, mejoran tiempos de entrega y potencian la competitividad de las empresas nacionales. La infraestructura carretera es uno de los componentes clave para aprovechar las ventajas del T-MEC y consolidar a Chihuahua como líder exportador.

El estado de Chihuahua se enfrenta a una crisis de infraestructura vial sin precedentes. Aproximadamente el 50 % de los tramos federales, más de 1 500 kilómetros, se encuentran en condiciones de malas a regulares y se requieren más de 9 000 millones de pesos para reconstruirlos adecuadamente.

Las rutas más afectadas incluyen las carreteras Chihuahua–Juárez, Chihuahua–Delicias y Jiménez–Parral, donde incluso tramos que conectan regiones clave del estado han quedado dañados estructuralmente. En el corredor Chihuahua–Juárez, un diagnóstico de la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas del Estado reportó que 88 de los 100 kilómetros entre Ciudad Juárez y Ahumada están en malas condiciones, mientras que sólo 21 de 102 kilómetros en sentido inverso se consideran óptimos. Este deterioro afecta la seguridad y los tiempos de traslado y se extiende a otros tramos como Savalza–Jiménez, con 89.7 % de

la vía en mal estado, y Altavista–Saucillo, con 71 % en condiciones desfavorables.

Los programas de conservación de carreteras han sido diseñados como políticas sexenales que suelen reestructurarse con cada cambio de administración. Aunque el Ejecutivo federal suele presentar programas multianuales, su continuidad depende de la voluntad política y de las prioridades de cada gobierno. En 2024 se destinaron alrededor de 4 millones de pesos a conservación; para 2025 la asignación se incrementó de manera extraordinaria a 45 mil millones de pesos y para 2026 se proyectan casi 50 mil millones de pesos, lo cual proyecta buenos resultados. Sin embargo, el hecho de que estas cifras sean producto de programas específicos pone de manifiesto la volatilidad presupuestal; nada garantiza que en administraciones futuras se sostenga el esfuerzo financiero. Así lo demuestra la historia reciente, el presupuesto de conservación de carreteras no ha sido constante, y la ausencia de un marco jurídico que obligue a emprender proyectos anuales de mantenimiento impide la planificación de largo plazo.

Esta incertidumbre presupuestal tiene efectos negativos en los procesos de licitación y ejecución de obra pública. La infraestructura carretera requiere proyectos que se planifiquen con anticipación, que tomen en cuenta el ciclo de vida del pavimento y que permitan programar la sustitución de materiales, la reparación de puentes y la rehabilitación de carpeta asfáltica. Cuando la asignación presupuestal se define de forma coyuntural, las empresas constructoras no pueden programar inversiones en maquinaria y personal

especializado, lo que se traduce en proyectos de baja calidad y en retrasos. La inestabilidad financiera impacta también a las entidades federativas, al no existir un mandato legal de aportación anual, los estados no pueden planificar su participación ni exigir la transferencia de recursos federales para el mantenimiento de las carreteras.

La insuficiencia de inversión federal en las carreteras bajo su jurisdicción dentro del estado de Chihuahua no es una percepción aislada, sino una realidad que ha impactado directamente en la seguridad, competitividad y calidad de vida de las y los chihuahuenses. Durante los últimos años, la falta de atención estructural a diversos tramos federales ha provocado un deterioro progresivo que se refleja en baches, deformaciones, señalización desgastada y riesgos constantes para quienes transitan diariamente estas vías.

Esta situación ha obligado al Gobierno del Estado a destinar recursos propios para atender, de manera emergente, tramos que constitucionalmente corresponden a la Federación. Tan sólo en el último ejercicio presupuestal se han canalizado cerca de mil millones de pesos para intervenir carreteras estatales y colaborar en acciones sobre tramos federales, ante la necesidad urgente de reducir riesgos y garantizar la movilidad. Sin embargo, estos esfuerzos, aunque responsables y solidarios, no sustituyen la obligación primaria del Gobierno Federal de conservar adecuadamente las vías generales de comunicación.

Durante varios años se han anunciado acciones extraordinarias de rehabilitación; no obstante, dichas medidas no han logrado revertir el deterioro

estructural acumulado. La ausencia de un mandato legal permanente que obligue a ejecutar proyectos anuales de conservación y reconstrucción ha generado discontinuidad administrativa, insuficiencia presupuestal sostenida y rezagos que hoy resultan evidentes.

No se trata de un señalamiento político, sino de una exigencia institucional. Las carreteras federales son competencia exclusiva del ámbito federal, y su mantenimiento no puede depender únicamente de programas temporales o decisiones administrativas discrecionales. Chihuahua no puede seguir absorbiendo costos que no le corresponden ni normalizar un rezago que afecta directamente a transportistas, productores, familias y sectores estratégicos para el desarrollo nacional.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es el ordenamiento que regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales. Sin embargo, esta ley establece únicamente facultades generales para la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y para los concesionarios. Su Artículo 6 señala que se requiere concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener caminos y puentes. El Artículo 22 declara que la construcción, conservación y mantenimiento de carreteras es de utilidad pública y que la Secretaría puede adquirir bienes para estos fines, incluso señala que las obras de reparación urgentes se pueden realizar sin autorización previa; además, permite que la Secretaría acuerde con las entidades federativas la conservación,

reconstrucción y ampliación de tramos. Sin embargo, en ninguna disposición se establece la obligación de que se realice al menos un proyecto anual de conservación o reconstrucción. La ley otorga potestad a las autoridades, pero no establece un calendario mínimo de acciones ni impone la continuidad de los programas. El resultado es que los planes de conservación quedan a discreción del Ejecutivo federal, dependiendo de la voluntad política y de la disponibilidad presupuestal.

Otra debilidad normativa radica en que la ley no contempla instrumentos de planeación de mediano y largo plazo que permitan coordinar los esfuerzos del gobierno federal y de las entidades federativas. La mayoría de los programas de conservación se planean a corto plazo, se limitan a periodos de uno a tres años y no obligan a las autoridades a formular proyectos ejecutivos para toda la red carretera. Esto se refleja en el deterioro acumulado y en la falta de supervisión permanente.

Atender el deterioro de las carreteras requiere reconocer que el marco jurídico actual es insuficiente para garantizar la sostenibilidad de la red. Se necesita un mandato legal que trascienda periodos administrativos y obligue a realizar proyectos anuales de conservación y reconstrucción. Dicho mandato debe prever, en primer lugar, que cada año se lleve a cabo al menos un proyecto de conservación o reconstrucción en la red federal de caminos y puentes, sujeto a disponibilidad presupuestal. Esto permitirá que, independientemente del ciclo político, la conservación siga siendo prioridad del Estado mexicano. En segundo lugar, la reforma debe establecer mecanismos de planeación y transparencia

para los proyectos de mantenimiento, con la finalidad de que la sociedad pueda conocer el uso de los recursos y los criterios de asignación. Y, en tercer lugar, debe obligar a que la SICT y las entidades federativas coordinen esfuerzos, para que los proyectos de conservación respondan a las necesidades regionales y utilicen los fondos disponibles de manera eficiente.

La iniciativa que proponemos encuentra fundamento en diversas disposiciones de la Constitución y de la legislación secundaria. En primer lugar, el Artículo 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos faculta al Congreso de la Unión para dictar leyes sobre vías generales de comunicación.

El texto constitucional dispone que el Congreso puede legislar sobre caminos, puentes y autotransporte, así como sobre los medios de comunicación y correspondencias. Esta competencia incluye la posibilidad de establecer normas sobre la construcción, conservación y explotación de caminos y puentes federales. Además, el Artículo 73 fracción XXIX-G atribuye al Congreso la facultad de legislar en materia de planeación y coordinación para el desarrollo económico, lo que comprende la infraestructura de transportes. Estas disposiciones constitucionales son el fundamento para introducir obligaciones adicionales en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Por su parte, la propia Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal reconoce que la conservación y mantenimiento de las vías de comunicación es de utilidad pública. Esto significa que la protección de la red carretera es de interés general y que el Estado debe garantizar su permanencia y funcionamiento. La ley confiere a la SICT la atribución de otorgar concesiones y

permisos para construir, operar y conservar caminos y puentes. Sin embargo, como se señaló, estas atribuciones no se traducen en un deber permanente de conservación. Por tanto, una reforma a la ley es procedente y legalmente posible.

Finalmente, esta iniciativa se alinea con los compromisos internacionales de México en materia de transporte y comercio. El T-MEC exige la modernización de la infraestructura logística para asegurar el flujo de mercancías entre los países socios. La mejora de los corredores carreteros forma parte de las estrategias binacionales para reducir los tiempos de tránsito y aumentar la competitividad. Fortalecer la Ley de Caminos con una obligación anual de conservación contribuirá a cumplir estos compromisos y mejorará la posición de México en la cadena global de suministro.

La presente iniciativa parte de una convicción clara, cuando la ley establece obligaciones permanentes, se garantiza continuidad, se fortalece la planeación y se protege el interés público. Reformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para establecer la obligación de ejecutar al menos un proyecto anual de conservación y reconstrucción bajo jurisdicción federal no implica confrontación alguna; implica certeza jurídica y corresponsabilidad.

Chihuahua no solicita privilegios ni trato preferencial. Exige equidad en la aplicación de la ley y cumplimiento en el ejercicio de las atribuciones federales.

La red carretera en el estado es estratégica para el comercio internacional, para la integración regional y para la seguridad vial. Siete años de rezago no pueden institucionalizarse.

Esta reforma busca cerrar la brecha entre la planeación presupuestaria y la obligación jurídica, garantizando que la conservación de las carreteras federales deje de depender de voluntades temporales y se convierta en una política pública permanente, respaldada por ley y con visión de largo plazo.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de esta Honorable Legislatura el siguiente proyecto de decreto:

DECRETO ANTE EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN

ÚNICO. Se reforman los artículos 5 y 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de quedar en los siguientes términos:

Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

I...

II. Construir y conservar directamente caminos y puentes.

Para su cumplimiento se deberá realizar un proyecto de conservación y reconstrucción, por lo menos una vez al año, tomando en cuenta la suficiencia presupuestal;

III a IX...

Artículo 22.- Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable.

...

...

La Secretaría, por conducto de la Dirección General de Conservación de Carreteras, realizará cada ejercicio fiscal, y sujeto a la suficiencia presupuestal autorizada por la Cámara de Diputados, al menos un proyecto de conservación y/o reconstrucción de caminos y puentes federales en cada entidad federativa.

Para el cumplimiento de lo anterior, se deberán priorizar los tramos con mayor deterioro, alto flujo vehicular, incidencia de accidentes y relevancia económica o social para la seguridad región.

La Auditoría Superior de la Federación y la Secretaría de la Función Pública deberán auditar el ejercicio de los recursos asignados a los proyectos, así como el cumplimiento de los estándares de calidad en las obras ejecutadas.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Los proyectos de conservación y reconstrucción que se encuentren en ejecución a la entrada en vigor de este decreto se sujetarán a las disposiciones del artículo 22 Bis a partir del ejercicio fiscal siguiente.

Dado en el recinto Oficial del Poder Legislativo del Estado, en la ciudad de Chihuahua, Chihuahua a los 12 días del mes de mayo del año 2026.

ATENTAMENTE.

DIP. NANCY JANETH FRÍAS FRÍAS

DIP. JOSÉ ALFREDO CHÁVEZ MADRID

DIP. YESENIA GUADALUPE REYES
CALZADÍAS

DIP. SÁUL MIRELES CORRAL

DIP. JOCELINE VEGA VARGAS

**DIP. CARLOS ALFREDO OLSON SAN
VICENTE**

**DIP. ROBERTO MARCELINO CARREÓN
HUITRÓN**

DIP. ARTURO ZUBIA FERNÁNDEZ

DIP. JORGE CARLOS SOTO PRIETO

DIP. CARLA YAMILETH RIVAS MARTINEZ

DIP. ISMAEL PÉREZ PAVÍA.

**DIP. EDNA XÓCHITL CONTRERAS
HERRERA.**

DIP. JAIME TORRES AMAYA

ESTA HOJA DE FIRMAS PERTENECE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO ANTE EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, POR LA QUE SE REFORMA Y ADICIONA LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, CON EL OBJETO DE ESTABLECER LA OBLIGATORIEDAD DE REALIZAR, EN CADA EJERCICIO FISCAL, AL MENOS UN PROYECTO ANUAL DE CONSERVACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE CAMINOS Y PUENTES BAJO JURISDICCIÓN FEDERAL.