

29 OCT. 2024 SE TURNÓ A LA COMISIÓN DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO.

129

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA EXHORTA A LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS PARA QUE EN EL PRESUPUESTO DE EGRESOS 2025 SE DESTINE UNA PARTIDA PRESUPUESTAL PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS FEDERALES DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, ASÍ COMO A LA TITULAR DEL EJECUTIVO FEDERAL PARA QUE A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, SE IMPLEMENTE UN PROYECTO DE REHABILITACIÓN INTEGRAL DE LA RED CARRETERA FEDERAL CORRESPONDIENTE A CHIHUAHUA Y SEAN INCORPORADOS EN EL PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA 2024-2030 LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA LA REHABILITACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE CARRETERAS FEDERALES DE LA REGIÓN NORTE DEL PAÍS.**

El suscrito, Senador Mario Humberto Vázquez Robles, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura del Senado de la República, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 8, numeral 1, fracción II y 276 del Reglamento del Senado de la República, someto a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente **Proposición con Punto de Acuerdo**, al tenor de la siguiente:

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La red carretera federal ha sido un factor fundamental en el crecimiento económico a lo largo del país. Gracias a ella se generan condiciones de integración, desarrollo y competitividad a lo largo del territorio nacional. Por ello, su mantenimiento y preservación resultan cruciales en la tarea de garantizar la calidad del servicio,

ofrecer mayor seguridad y accesibilidad para los diferentes sectores y actividades productivas del país.

Sin embargo, a partir del sexenio de Andrés Manuel López Obrador, la inversión en infraestructura por parte del Gobierno Federal, ha sido escasa y en ciertas áreas, nula. Cabe mencionar que sólo de 2018 a 2024, el gasto en infraestructura pasó de un promedio anual del cuatro por ciento del PIB en sexenios anteriores, a uno del dos por ciento.<sup>1</sup>

Los recortes presupuestales destinados a este rubro, ha ocasionado que en distintas entidades federativas, las consecuencias sean múltiples y vayan desde el deterioro en la infraestructura carretera, hasta la inseguridad de las vías de comunicación para millones de personas y mercancías que transitan en ellas día con día; Chihuahua no es la excepción.

Según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del estado de Chihuahua, casi el 50 por ciento de los tramos carreteros a cargo del Gobierno Federal en el estado, es decir, poco más de 1,571 kilómetros, se encuentran en condiciones de malas a regulares, con una estimación superior a los 9 mil millones de pesos para su reparación y rehabilitación como resultado de la escasa inversión en mantenimiento, que no se realiza desde 2021.

Así da cuenta, el daño que presentan tramos carreteros como el Sacramento-Sueco, Ahumada-Juárez, Chihuahua-Ojinaga, Chihuahua-Delicias, San Borja-Nonoava, la Vía Corta a Parral, Parral-Guadalupe y Calvo, Parral Jiménez, Juárez-Janos, Sueco -Janos, entre otros<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Sexto Informe de Gobierno, Gobierno de México, 2024. Consultado en <https://framework-gb.cdn.gob.mx/informe/fca41ae3c4cbdcaeeef337442e3adbe0e.pdf>

<sup>2</sup> Portal web del Gobierno del estado de Chihuahua, consultado en: <https://chihuahua.gob.mx/prensa/en-malas-condiciones-cerca-del-50-de-las-carreteras-federales-en-el-estado-scop>

No obstante, las necesidades en infraestructura distan de manera considerable frente a las asignaciones presupuestales ejercidas por el Gobierno Federal en carreteras de su jurisdicción (Tabla 1).

**TABLA 1**

Año	Monto designado por la SICT	Variación porcentual
<b>2017</b>	2 mil 417 millones 745 mil pesos	---
<b>2018</b>	Mil 160 millones 945 mil pesos	-1.3%
<b>2019</b>	Mil 187 millones 500 mil pesos	+2.2%
<b>2020</b>	685 millones 400 mil pesos	-51.2%
<b>2021</b>	Sin asignación	---
<b>2022</b>	331 millones 550 mil pesos	-43.3%
<b>2023</b>	490 millones 294 mil pesos	+47.8%

Si bien en el 2023 se registró un aumento en los recursos asignados, la tendencia decreciente durante el último sexenio ha ocasionado que las condiciones de las carreteras presenten un grave deterioro, lo que hace que su rehabilitación sea cada vez más costosa.

Los datos resultan más contrastantes cuando se consulta el Producto Interno Bruto por entidad federativa (PIBE 2022), el cual refiere que Chihuahua, se encuentra entre los 10 estados de la república que más aportan al PIB nacional, con 1.1 billones de pesos<sup>3</sup>, además es una de las entidades que más aportaciones realiza por concepto de impuestos, no obstante, por cada peso que envía a la Federación, ésta solo le regresa aproximadamente 15 centavos.

<sup>3</sup> INEGI, Comunicado de Prensa 774/23, 2022.

La disparidad presupuestal por región se hace más notoria al consultar el Programa Nacional de Conservación de Carreteras a cargo de la Dirección General de Conservación de Carreteras de la Subsecretaría de Infraestructura<sup>4</sup>, donde es posible observar la predilección del Gobierno Federal por el sur del país. Al respecto, cabe mencionar que de 2019 al 2023, Tabasco ha sido la entidad con el mayor promedio de crecimiento anual en el país con un 7.6%. Destacan también Yucatán, Quintana Roo y Chiapas, todos por encima del promedio nacional de crecimiento. Según datos de Banxico, en su 'Reporte sobre las economías regionales', del tercer trimestre de 2023, establece que la región norte del país se encuentra en el penúltimo lugar con un índice de crecimiento de 3.2%, solo por delante de la región centro que registra un índice de 2,9% de crecimiento y muy lejos de la actividad económica de la región sur que creció al 4.7% anual.<sup>5</sup>

A manera de ejemplo, esta situación es posible observarla en los estados colindantes con Chihuahua. La nula inversión en el caso de Coahuila, específicamente el deterioro de las carreteras federales 57 y 40, ha sido un tema de preocupación. Misma situación la que acontece en Sonora en los tramos carreteros de Sonoyta a Puerto Peñasco, de Sonoyta a San Luis Río Colorado, de Sonoyta a Caborca y Moctezuma a Nacozari. Sinaloa y Durango son otros dos casos que en los últimos años han recibido reducciones presupuestales en el rubro y en ocasiones los recursos por parte de la Federación han sido nulos.

---

<sup>4</sup> SICT, *Infraestructura "Avance del Programa de Obra 2019-2024"*, consultado en <https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/avance-del-programa-de-obra-2019-2024/>

<sup>5</sup> Banxico, *Reportes sobre las economías regionales*, consultado en <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/reportes-sobre-las-economias-regionales/reportes-economias-regionales.html>

Sin embargo, las implicaciones de la inequitativa asignación presupuestal por parte de la Federación hacia Chihuahua, han ido más allá de la revisión del pacto federal en materia política y hacendaria. La falta de inversión en infraestructura de las carreteras de orden federal ha ocasionado que Chihuahua se posicione entre los diez estados con mayor índice de mortalidad a causa de accidentes vehiculares asociados a las malas condiciones de los tramos carreteros. Según el reporte de 2023 del Instituto Mexicano del Transporte (ITM) mientras la media nacional se ubica en 1.1 casos por 100 millones de vehículos-kilómetro, en Chihuahua la incidencia alcanza los 1.59 casos. Asimismo, de los 2 mil 418 kilómetros de carreteras analizados y correspondientes a Chihuahua, se registraron 271 siniestros, de los cuales hubo víctimas en 153 de estos, 274 lesionados y 81 defunciones; estos resultados ubican al estado dentro del tercio de entidades que más concentran accidentes en sus carreteras por encima de la media nacional<sup>6</sup>.

En materia económica la situación no es distinta. Al no aplicar criterios funcionales en el ejercicio del presupuesto, la red carretera federal no cumple con su cometido: impulsar el desarrollo nacional y regional a través de vías de comunicación que aminoren el aislamiento de municipios y comunidades rurales. La falta de infraestructura que brinde condiciones de calidad y seguridad ha repercutido negativamente en la competitividad económica, la sustentabilidad y las capacidades productivas de los 67 municipios del estado, al frenar las características que los posicionan como un territorio clave para el crecimiento regional por su ubicación estratégica a lo largo de su extensa frontera con Estados Unidos.

Resulta preciso recordar que en el mismo periodo en que la Federación redujo las aportaciones federales y entre éstas, los recursos asignados al mantenimiento y rehabilitación de los tramos carreteros de su jurisdicción ubicados en Chihuahua, el

---

<sup>6</sup> Instituto Mexicano del Transporte, *Fuentes de Información*, consultado en <https://www.gob.mx/imt>

Congreso de la Unión a través de los grupos parlamentarios del oficialismo, decidieron eliminar de manera injustificada y desproporcional, 109 fondos y fideicomisos públicos que representaban más de 68 mil millones de pesos, y entre los cuales se encontraban recursos que atenuaban la crisis de la hacienda pública municipal.

Tal eran los casos del Fondo Metropolitano, destinado a subsidiar la realización de acciones municipales encaminadas al desarrollo urbano sustentable y que para el caso de Chihuahua distribuía recursos a sus cuatro zonas metropolitanas: Chihuahua, Juárez, Delicias y Parral; el Fondo para el Desarrollo Regional Sustentable de Estados y Municipios Mineros, también denominado "Fondo Minero" creado para elevar la calidad de vida de los habitantes en los municipios de extracción minera y cuyo recurso era 100% destinado a las necesidades de éstos; el Subsidio para el Fortalecimiento del desempeño en materia de Seguridad Pública (FOERTASEG) que se otorgaba a los municipios y, en su caso, a los estados cuando éstos ejercían funciones para el fortalecimiento de los temas de seguridad, entre las que se encontraba la construcción de infraestructura. Misma suerte corrieron los programas de Pueblos Mágicos y de Apoyo al Migrante.

Si bien en la gestión de la gobernadora María Eugenia Campos, se han redoblado esfuerzos y recientemente anunció una inversión histórica de cuatro mil millones de pesos en infraestructura carretera y vialidades para el 2025, aunados a los más de ocho mil millones de pesos ejercidos en infraestructura y obra pública durante el año en curso, estos solo abarcan las carreteras del orden estatal, ya que el gobierno del estado no puede atraer las responsabilidades e implicaciones del abandono de la Federación a los kilómetros carreteros que le corresponden.

Sin embargo, debido a que la terrible condición de las carreteras federales, pone en peligro la vida, el patrimonio de mexicanos, incrementa el tiempo de transporte para los usuarios y afecta la competitividad de las empresas al elevar los costos logísticos

en detrimento de las cadenas de suministro, el Gobierno de Chihuahua ha tenido que "salir al quite" para atenderlas y dar seguridad a los conductores y pasajeros.

Tan solo en lo que va del 2024 el Gobierno de Maru Campos ha destinado 54 millones 787 mil pesos para mejorar las condiciones con bacheo emergente, dando rehabilitación a más de 176 mil metros cuadrados.

De estos, casi 50 millones han sido y están siendo ejecutados mediante el acuerdo con la SICT, entendiendo la necesidad urgente y la falta de recurso federal para su rehabilitación. Adicionalmente con más de 4 millones se ha dado atención de manera autónoma debido a la gravedad de los tramos y en respuesta al llamado directo de ciudadanos, de municipios y solicitudes de apoyo de la misma SICT que trabaja con muchas limitaciones.

De atenderse esta proposición con punto de acuerdo, estaremos contribuyendo a la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU, en lo que refiere a los apartados 1 (Fin de la Pobreza), 8 (Trabajo Decente y Crecimiento Económico) 9 (Industria, Innovación e Infraestructura) y 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles), y con ellas, fortalecer el mejoramiento y conservación de la infraestructura, conectividad y progreso del estado de Chihuahua y del país.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Asamblea, el siguiente:

### PUNTO DE ACUERDO

**PRIMERO.-** El Senado de la República exhorta respetuosamente a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública de la Cámara de Diputados para que en el Presupuesto de Egresos 2025 se destine una partida presupuestal para el mantenimiento de las carreteras federales del estado de Chihuahua.

**SEGUNDO.-** El Senado de la República exhorta respetuosamente al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a intervenir e implementar un proyecto de rehabilitación integral de la red carretera federal en Chihuahua.

**TERCERO.-** El Senado de la República exhorta respetuosamente a la titular del Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que en el Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2024-2030 se garanticen proyectos de inversión para la rehabilitación y modernización de carreteras federales que brinden atención prioritaria a la región norte del país.

Dado en el Senado de la República, a 22 de octubre de 2024.

Atentamente

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Mario Vázquez', is written over a double horizontal line. The signature is stylized and cursive.