

CONTENIDO

Iniciativas

Que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; de Vías Generales de Comunicación; de Infraestructura de la Calidad; General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, y del Impuesto sobre la Renta, a cargo del diputado Felipe Miguel Delgado Carrillo, del Grupo Parlamentario del PVEM

Anexo II-3-1

Martes 7 de octubre

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL; DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN; DE LA LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD; DE LA LEY GENERAL PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS; Y DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

El que suscribe, **Diputado Felipe Miguel Delgado Carrillo**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 3, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL; DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN; DE LA LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD; DE LA LEY GENERAL PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS; Y DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA**; al tenor de lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El deterioro del pavimento (visible en baches reincidentes, pérdida de fricción y alta rugosidad) se ha vuelto una falla estructural del servicio público de infraestructura vial. No es un problema menor ni anecdótico: cada año se registran del orden de diez mil siniestros asociados a malas condiciones del camino, con afectaciones materiales y humanas, y un peso específico que ronda algunos puntos porcentuales del total de accidentes de tránsito. La evidencia nacional muestra rezagos persistentes: hacia 2018, alrededor de un tercio de los tramos libres de peaje de la red federal se clasificaban en mal estado; en paralelo, la siniestralidad vial permanece elevada y, en entornos urbanos, los niveles de ruido por rodadura rebasan con frecuencia las recomendaciones internacionales.



La mecánica del deterioro es conocida: un bache sin atender acelera la fatiga del firme circundante, obliga a maniobras evasivas, eleva el riesgo para motociclistas y ciclistas y multiplica el consumo de combustible por mayor resistencia al rodamiento. En términos de salud pública, la exposición crónica al ruido de tránsito tiene vínculos probados con trastornos cardiovasculares y del sueño; desde la técnica, soluciones como los pavimentos porosos silenciosos han logrado reducciones del orden de 3 a 6 dB(A) en países que los adoptaron a escala, lo que equivale a mitigar de manera apreciable la percepción sonora.

A esto se suma un déficit de transparencia: los usuarios carecen de un tablero nacional que permita seguir en tiempo real los reportes validados, los tiempos de atención y los niveles de servicio (rugosidad, fricción, ruido). Finalmente, el país desaprovecha oportunidades de economía circular: el fresado asfáltico y las llantas fuera de uso siguen subutilizados, cuando existen prácticas consolidadas para reincorporarlos con seguridad y beneficio ambiental. Todo ello genera una percepción social de abandono y opacidad que erosiona la confianza en la autoridad encargada de conservar la red. La iniciativa que presenta el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la Cámara de Diputados parte de este diagnóstico y plantea un viraje jurídico: del “bacheo reactivo” a la conservación por desempeño medible, verificable y sustentable.

¿Qué hacer al respecto?

La iniciativa propone encauzar la política de conservación carretera hacia un enfoque de desempeño sustentable, estableciendo objetivos puntuales y medibles que permitan revertir el deterioro vial y sus secuelas negativas. Los principales objetivos son:

Garantizar niveles de servicio óptimos y seguros en la red vial federal. Se aspira a que las carreteras mantengan estándares elevados de comodidad y seguridad, medidos mediante indicadores técnicos definidos por la autoridad. Concretamente, las metas de condición y desempeño se fijarán y actualizarán a través del Programa Nacional de Conservación Vial Sustentable y del Manual de Desempeño de

Conservación Vial, que precisarán umbrales y bandas de servicio por tipo de vía, incluyendo, al menos, regularidad superficial (IRI), fricción/adhesión y desempeño acústico. Estas metas se integrarán en títulos de concesión y contratos como Niveles de Servicio obligatorios, sujetos a medición, verificación y cumplimiento continuo conforme a los instrumentos técnicos emitidos por la Secretaría.

Asegurar tiempos de respuesta expeditos en la reparación de baches y fallas.

Se introduce un estándar de atención que impide que un reporte validado quede sin respuesta por lapsos irrazonables. Los plazos máximos para la reparación se establecerán en el Manual de Desempeño y en el Catálogo Nacional de Niveles de Servicio, y, en el caso de vías prioritarias, la atención de baches no podrá exceder setenta y dos horas a partir del reporte validado por los sistemas de verificación. La Secretaría desarrollará protocolos de reporte, clasificación y cierre y habilitará tableros públicos con el estado de atención y verificación, de modo que la ciudadanía y los usuarios puedan dar seguimiento a la gestión y a los resultados.

Implementar un esquema integral de transparencia y participación mediante datos abiertos. La iniciativa dispone la publicación en formatos abiertos de la información relevante de conservación y desempeño, conforme a la legislación aplicable y a las disposiciones que emita la autoridad competente. A través del Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial, coordinado por la Secretaría, se estandarizarán métodos, periodicidad, verificación y control de calidad de los datos sobre pavimentos y puentes de las vías generales de comunicación, resguardando la información que deba protegerse por razones de transparencia y seguridad de la infraestructura. Los tableros públicos referidos permitirán observar el ciclo de vida de los reportes (en espera, en reparación, reparado) y los tiempos asociados, fomentando la rendición de cuentas.

Fomentar la economía circular en la pavimentación y reducir residuos. Se promueve la revalorización de materiales y la adopción de tecnologías de menor consumo energético en mezclas asfálticas, así como especificaciones por desempeño que eleven la durabilidad y reduzcan la recurrencia de fallas. En particular, se establece que los neumáticos fuera de uso queden sujetos a un Régimen Especial de

Gestión y Valorización, y que el Reglamento defina condiciones y procedimientos técnicos para impulsar el uso de materiales revalorizados, mezclas templadas y ligantes de origen biológico, junto con métodos de ensayo, trazabilidad metrológica, publicación de resultados y medidas correctivas proporcionales al riesgo.

Establecer mecanismos de verificación técnica y rendición de cuentas en la conservación por desempeño. La calidad institucional de la supervisión se refuerza mediante evaluación de la conformidad y vigilancia del mercado con metodologías normalizadas de ensayo y muestreo, y mediante la verificación y control de calidad de los datos reportados al Sistema Nacional de Indicadores. El incumplimiento reiterado de los plazos y niveles de servicio, en los términos previstos por la ley y los títulos de concesión, dará lugar a sanciones y, en su caso, a revocación, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que correspondan.

Implementar estímulos fiscales focalizados para impulsar la conservación por desempeño y la innovación sustentable. Se crean instrumentos en el Impuesto sobre la Renta que incentiven inversiones en equipos, instalaciones y obras destinadas a tecnologías y procesos de conservación vial sustentable; se prevé la deducción inmediata de erogaciones en conservación por desempeño con metas verificables; y se incorpora un crédito adicional para investigación, desarrollo y transferencia tecnológica en pavimentos de bajo carbono y uso de materiales revalorizados. La autoridad fiscal establecerá los mecanismos de control, límites aplicables, registro de beneficiarios y reglas de verificación, además de las disposiciones sobre no concurrencia con otros beneficios salvo determinación expresa y la posibilidad de un comité interinstitucional para criterios técnicos y evaluación costo-beneficio.

Leyes por modificar.

La iniciativa construye un marco integral para la conservación carretera que articula desempeño, transparencia, calidad, circularidad e incentivos económicos. Abarca dimensiones operativas, técnicas, ambientales, financieras y de rendición de cuentas,



con el fin de transitar de un esquema correctivo y opaco a uno preventivo, medible, transparente y sustentable.

En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) se incorporan, mediante la reforma a la fracción VII del artículo 5o y la adición del artículo 5o Bis, los instrumentos rectores del modelo por desempeño: Programa Nacional de Conservación Vial Sustentable, Manual de Desempeño, Catálogo de Niveles de Servicio y plazos máximos, mecanismos de verificación y reporte público y pliegos tipo de contratación por desempeño. El artículo 15 exige que los títulos de concesión incluyan niveles mínimos de servicio medidos con el Manual, verificación independiente, transparencia de datos y esquemas de ajuste o penalidades por incumplimiento. El artículo 23 fija plazos perentorios de reparación, con un máximo de setenta y dos horas en vías prioritarias a partir del reporte validado, y ordena protocolos y tableros públicos para su seguimiento, previendo sanción y revocación en caso de incumplimiento reiterado. El artículo 62 precisa la responsabilidad objetiva por daños derivados del mal estado de la carpeta de rodadura y obliga a contar con seguros y garantías suficientes.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación se añade un párrafo a los artículos 40 y 41 para facultar a la Secretaría a emitir NOM, lineamientos y manuales técnicos de conservación vial de observancia obligatoria para los sujetos regulados, mantener un repositorio público actualizado y promover su adopción por entidades federativas y municipios mediante coordinación. Se adiciona un párrafo al artículo 51 para habilitar modalidades en la medición, registro y reporte de indicadores y su publicación en datos abiertos. Y se crea el Capítulo VII Bis (arts. 51 Bis, 51 Ter y 51 Quáter), que instituye el Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial, estandariza métodos, periodicidad, verificación y control de calidad, regula la publicación en formatos abiertos con salvaguardas de transparencia y seguridad, y fomenta la interoperabilidad y la adopción voluntaria por autoridades locales.

En la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) se adiciona el artículo 11 Bis, que ordena al Reglamento establecer condiciones y procedimientos técnicos para la industria de la construcción, las vías generales de comunicación y la seguridad vial, orientados a: promover materiales revalorizados y economía circular en mezclas asfálticas; fomentar tecnologías de menor consumo energético (incluidas mezclas templadas y ligantes de origen biológico); definir especificaciones por desempeño (módulo, ahuellamiento, fatiga, textura/fricción, drenaje, reporte de CO₂); y establecer procedimientos de evaluación de la conformidad y vigilancia del mercado con metodologías normalizadas, trazabilidad metrológica, publicación de resultados y medidas correctivas proporcionales al riesgo.

En la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (LGPGIR) se adiciona un párrafo al artículo 19 para que los neumáticos fuera de uso, clasificados como residuos de manejo especial, se sujeten a un Régimen Especial de Gestión y Valorización conforme a la ley, a las Normas Oficiales Mexicanas y a los instrumentos que emita la Secretaría, fortaleciendo su reincorporación productiva y la mitigación de impactos ambientales.

En la Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR) se crea el Capítulo XII (arts. 216 a 219), que establece: un crédito fiscal contra el ISR por inversiones en tecnologías y procesos de conservación vial sustentable; la deducción inmediata de erogaciones en conservación por desempeño sujetas a metas verificables de regularidad superficial, fricción y ruido; un crédito adicional por I+D y transferencia tecnológica aplicadas a pavimentos de bajo carbono y materiales revalorizados; y los requisitos de elegibilidad, mecanismos de control, límites, registro de beneficiarios, verificación y fiscalización de estímulos, además de la no concurrencia con otros beneficios salvo disposición expresa y la posibilidad de integrar un comité interinstitucional para criterios técnicos y evaluación costo-beneficio.

El diseño respeta la distribución competencial: los niveles de servicio obligatorios se circunscriben a vías federales, promoviendo la adopción voluntaria por entidades federativas y municipios mediante instrumentos de coordinación y apoyo técnico. La publicación de información observará la legislación de transparencia, protección de la

información y seguridad de la infraestructura, privilegiando niveles de agregación que salvaguarden dichos intereses. Para concesiones vigentes, la implementación será gradual, mediante la modificación de títulos en los supuestos previstos y con plazos de adecuación razonables para lograr la plena observancia de los nuevos estándares. De esta manera, la iniciativa pone en el centro la conservación por desempeño, la verificación técnica, la transparencia y los incentivos a la innovación, a fin de garantizar caminos más seguros, confortables y sostenibles.

Las siguientes tablas comparativas, ayudan a visualizar el alcance del presente proyecto:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	
Texto vigente	Texto propuesto
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. a VI. ... VII. Derogada VIII. y IX. ...	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. a VI. ... VII. Formular, conducir y evaluar el Programa Nacional de Conservación Vial Sustentable, basado en estándares de desempeño de la infraestructura carretera y puentes,

	incluyendo, al menos, indicadores de regularidad superficial, fricción/adhesión y desempeño acústico, así como metas sexenales y anuales de condición y tiempos máximos de reparación de fallas. VIII. y IX. ...
Sin correlativo	Artículo 5o. Bis. La Secretaría emitirá las disposiciones de carácter general necesarias para la operación del Programa Nacional de Conservación Vial Sustentable, incluyendo: I) el Manual de Desempeño de Conservación Vial, con definiciones, metodologías de medición, umbrales y bandas de servicio por tipo de vía; II) el Catálogo Nacional de Niveles de Servicio y plazos máximos de atención de baches y fallas por prioridad y jerarquía funcional; III) los mecanismos de verificación y reporte público de desempeño; e IV) los pliegos tipo de Contratación de Conservación por Desempeño aplicables a la red federal.

	En el otorgamiento y modificación de concesiones, la Secretaría integrará este programa y sus instrumentos técnicos como obligaciones contractuales.
Artículo 15.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros: I. a VIII. ... IX. Las causas de revocación y terminación	Artículo 15.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros: I. a VIII. ... IX. Los niveles mínimos de servicio de la infraestructura, medidos conforme al Manual de Desempeño de Conservación Vial, y los plazos máximos de atención de baches y fallas por tipo de vía y prioridad; X. Los mecanismos de verificación independiente, transparencia de datos y esquemas de ajuste tarifario o penalidades por incumplimiento de niveles de servicio, incluyendo, en su caso, bonificaciones al usuario o descuentos de peaje; y XI. Las causas de revocación y terminación.
Artículo 23.- No podrán ejecutarse trabajos de construcción o reconstrucción en los caminos y puentes concesionados, sin la previa aprobación por la Secretaría, de los planos, memoria	Artículo 23.- No podrán ejecutarse trabajos de construcción o reconstrucción en los caminos y puentes concesionados, sin la previa aprobación por la Secretaría, de los planos, memoria

descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.

...

...

descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.

...

...

Los concesionarios deberán reparar baches y fallas que comprometan la seguridad o funcionalidad dentro de los plazos máximos que establezca el Manual de Desempeño de Conservación Vial. En vías prioritarias, la atención de baches no podrá exceder de setenta y dos horas contadas a partir del reporte validado por los sistemas de verificación.

La Secretaría establecerá protocolos de reporte, clasificación y cierre de baches y fallas, así como tableros públicos con el estado de atención y verificación.

El incumplimiento reiterado de estos plazos constituirá causa de sanción y, en su caso, de revocación en términos de esta Ley y del título de concesión, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales aplicables.

Artículo 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.

...

...

Artículo 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.

...

...

La responsabilidad por los daños causados a personas y bienes como consecuencia del mal estado de la carpeta de rodadura, incluyendo baches y fallas evitables conforme a los niveles de servicio aplicables, será de carácter objetivo.

Los concesionarios deberán contar con seguros y garantías suficientes para responder por dicha responsabilidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan conforme a la legislación civil federal aplicable

Ley de Vías Generales de Comunicación

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 40.- Las vías generales de comunicación se construirán y establecerán con sujeción a lo dispuesto en el artículo 8o. de esta Ley y a las prevenciones de los reglamentos sobre la materia. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes fijará en cada caso, las condiciones técnicas relacionadas con la seguridad, utilidad especial y eficiencia del servicio que deben satisfacer dichas vías.	Artículo 40.- Las vías generales de comunicación se construirán y establecerán con sujeción a lo dispuesto en el artículo 8o. de esta Ley y a las prevenciones de los reglamentos sobre la materia. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes fijará en cada caso, las condiciones técnicas relacionadas con la seguridad, utilidad especial y eficiencia del servicio que deben satisfacer dichas vías. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá las normas oficiales mexicanas, lineamientos y manuales técnicos en materia de conservación vial, que constituirán referencia técnica nacional para el diseño, construcción, conservación y evaluación de pavimentos y puentes de las vías generales de comunicación. Dichas disposiciones serán de observancia obligatoria para los sujetos regulados por esta Ley y quedarán disponibles para su adopción voluntaria por las entidades federativas y municipios, mediante

	los instrumentos de coordinación que correspondan.
Artículo 41.- No podrán ejecutarse trabajos de construcción en las vías generales de comunicación, en sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios, sin la aprobación previa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a los planos, memoria descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que tratan de realizarse. Las modificaciones que posteriormente se hagan se someterán igualmente a la aprobación previa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. 	Artículo 41.- No podrán ejecutarse trabajos de construcción en las vías generales de comunicación, en sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios, sin la aprobación previa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a los planos, memoria descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que tratan de realizarse. Las modificaciones que posteriormente se hagan se someterán igualmente a la aprobación previa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. La Secretaría integrará y mantendrá actualizado un repositorio público de las disposiciones técnicas referidas en el artículo 40, asegurando su acceso libre y gratuito, y promoverá su adopción mediante convenios de coordinación con autoridades locales.
Artículo 51.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes está facultada para	Artículo 51.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes está facultada para

introducir a las condiciones conforme a las cuales se haga el servicio público en las vías generales de comunicación y medios de transporte ya establecidos o que en lo sucesivo se establezcan, en su calidad de servicios públicos, todas las modalidades que dicta el interés del servicio. En consecuencia, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes está autorizada: I a V. ...	introducir a las condiciones conforme a las cuales se haga el servicio público en las vías generales de comunicación y medios de transporte ya establecidos o que en lo sucesivo se establezcan, en su calidad de servicios públicos, todas las modalidades que dicta el interés del servicio. En consecuencia, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes está autorizada: I a V. ... Para la mayor seguridad y eficiencia del servicio, la Secretaría podrá establecer modalidades relativas a la medición, registro y reporte de indicadores de conservación de pavimentos y puentes, así como a la publicación de información en formato de datos abiertos, en los términos de esta Ley y demás disposiciones aplicables.
Sin correlativo.	Capítulo VII Bis Del Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial Artículo 51 Bis. Naturaleza y objeto. Se crea el <i>Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial</i>, coordinado por la Secretaría de

Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con los objetivos de: (i) estandarizar la medición y reporte de la condición y desempeño de pavimentos y puentes de las vías generales de comunicación; (ii) publicar información en formatos abiertos y reutilizables; y (iii) facilitar la adopción voluntaria de estándares por entidades federativas y municipios.

Artículo 51 Ter. Integración de datos y obligaciones de reporte.

I. Formarán parte del Sistema los datos reportados por concesionarios, asignatarios y permisionarios sujetos a esta Ley, respecto de los indicadores previstos en las disposiciones técnicas emitidas por la Secretaría.

II. La Secretaría establecerá, mediante disposiciones de carácter general, los métodos de medición, periodicidad, formatos, verificación y control de calidad de los datos.

III. La publicación en datos abiertos observará la legislación aplicable en

	transparencia, protección de información y seguridad de la infraestructura, privilegiando niveles de agregación que salvaguarden dichos intereses. Artículo 51 Quáter. La Secretaría promoverá la interoperabilidad del Sistema con plataformas estatales y municipales, así como la adopción voluntaria de los estándares técnicos de conservación vial mediante convenios de coordinación, respetando la distribución constitucional de competencia.
--	---

Ley de Infraestructura de la Calidad	
Texto vigente	Texto propuesto
Sin correlativo.	Artículo 11 Bis. Para la industria de la construcción, las vías generales de comunicación y la seguridad vial, el Reglamento establecerá, entre otros elementos complementarios, las condiciones y procedimientos técnicos para: I. promover el uso de materiales revalorizados y prácticas de economía circular en mezclas

	asfálticas y operaciones de pavimentación; II. fomentar tecnologías de menor consumo energético, incluidas mezclas asfálticas templadas y ligantes de origen biológico; III. definir especificaciones por desempeño para mezclas, capas estructurales y sistemas de pavimento y puentes, que consideren, como mínimo, módulo de deformación, resistencia al ahuellamiento, resistencia a la fatiga, textura y fricción superficial, criterios de drenaje y reporte de emisiones de dióxido de carbono; y IV. establecer procedimientos de evaluación de la conformidad y vigilancia del mercado, con metodologías normalizadas de ensayo y muestreo, trazabilidad metrológica y publicación de resultados, así como medidas correctivas proporcionales al nivel de riesgo.
--	--

	Estas disposiciones tendrán por objeto mejorar la durabilidad de la infraestructura vial y disminuir la recurrencia de fallas en la misma.
--	--

Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 19.- Los residuos de manejo especial se clasifican como se indica a continuación, salvo cuando se trate de residuos considerados como peligrosos en esta Ley y en las normas oficiales mexicanas correspondientes. I. a XI. ...	Artículo 19.- Los residuos de manejo especial se clasifican como se indica a continuación, salvo cuando se trate de residuos considerados como peligrosos en esta Ley y en las normas oficiales mexicanas correspondientes. I. a XI. ... Los neumáticos fuera de uso, clasificados en la fracción X del presente artículo, se sujetarán a un Régimen Especial de Gestión y Valorización conforme a esta Ley, a las Normas Oficiales Mexicanas y a los instrumentos que emita la Secretaría.

Ley del Impuesto sobre la Renta	
Texto vigente	Texto propuesto

Sin correlativo.

Capítulo XII.

De los estímulos a la conservación vial sustentable

Artículo 216. Con objeto de incentivar inversiones y prácticas que incrementen la durabilidad y reduzcan la recurrencia de fallas en la infraestructura vial, se concede un crédito fiscal contra el impuesto sobre la renta por las inversiones efectuadas en equipos, instalaciones y obras destinadas a tecnologías y procesos de conservación vial sustentable, incluyendo, entre otros, plantas y equipos para mezclas asfálticas templadas, sistemas de reciclado en sitio en caliente, procesos de reciclado integral, geosintéticos y sistemas de auscultación y monitoreo.

Artículo 217. Para los efectos de la presente Ley, las erogaciones realizadas por obras de conservación por desempeño que se sujeten a metas verificables de regularidad superficial, fricción y ruido, serán susceptibles de deducción inmediata en los términos y límites que establezca el Servicio de Administración Tributaria.

Artículo 218. Se otorga un crédito fiscal adicional por las actividades de investigación y desarrollo y por la transferencia tecnológica aplicadas a pavimentos de bajo carbono y al uso de materiales revalorizados en mezclas, en los porcentajes y con los requisitos que determine el Servicio de Administración Tributaria y conforme a las reglas técnicas que, en su caso, emitan las autoridades competentes.

Artículo 219. Para ser beneficiarias de los estímulos previstos en este Capítulo, las personas físicas o morales deberán acreditar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas, lineamientos técnicos o especificaciones por desempeño que, en su caso, se establezcan para la industria de la construcción y la conservación vial, así como demás requisitos administrativos que determine el Servicio de Administración Tributaria.

El Servicio de Administración Tributaria publicará los mecanismos de control, los límites aplicables, el procedimiento de registro de

	beneficiarios y las reglas para la verificación y fiscalización de los estímulos. Los estímulos previstos en este Capítulo no se aplicarán de forma concurrente con otros beneficios fiscales por la misma inversión o gasto, salvo disposición expresa en contrario que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con las secretarías que designe, podrá crear un comité interinstitucional para proponer criterios técnicos, mecanismos de evaluación y una metodología anual de seguimiento y evaluación costo-beneficio.
--	---

Con base en las razones que aquí se presentan y con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a consideración de esta soberanía el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN
DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y
AUTOTRANSPORTE FEDERAL; DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE
COMUNICACIÓN; DE LA LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD; DE LA
LEY GENERAL PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN INTEGRAL DE LOS
RESIDUOS; Y DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA**

ARTÍCULO PRIMERO. Se reforma la fracción VII del artículo 5o.; se adiciona el artículo 5o. Bis; se adicionan las fracciones IX, X y XI al artículo 15; y se adicionan los artículos 23 y 62, todos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

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. a VI. ...

VII. *Formular, conducir y evaluar el Programa Nacional de Conservación Vial Sustentable, basado en estándares de desempeño de la infraestructura carretera y puentera, incluyendo, al menos, indicadores de regularidad superficial, fricción/adhesión y desempeño acústico, así como metas sexenales y anuales de condición y tiempos máximos de reparación de fallas.*

VIII. y IX. ...

Artículo 5o. Bis. *La Secretaría emitirá las disposiciones de carácter general necesarias para la operación del Programa Nacional de Conservación Vial Sustentable, incluyendo:*

I) *El Manual de Desempeño de Conservación Vial, con definiciones, metodologías de medición, umbrales y bandas de servicio por tipo de vía;*

II) *El Catálogo Nacional de Niveles de Servicio y plazos máximos de atención de baches y fallas por prioridad y jerarquía funcional;*

III) *Los mecanismos de verificación y reporte público de desempeño, y*

IV) Los pliegos tipo de Contratación de Conservación por Desempeño aplicables a la red federal.

En el otorgamiento y modificación de concesiones, la Secretaría integrará este programa y sus instrumentos técnicos como obligaciones contractuales.

Artículo 15.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

I. a VIII. ...

IX. Los niveles mínimos de servicio de la infraestructura, medidos conforme al Manual de Desempeño de Conservación Vial, y los plazos máximos de atención de baches y fallas por tipo de vía y prioridad;

X. Los mecanismos de verificación independiente, transparencia de datos y esquemas de ajuste tarifario o penalidades por incumplimiento de niveles de servicio, incluyendo, en su caso, bonificaciones al usuario o descuentos de peaje; y

XI. Las causas de revocación y terminación.

Artículo 23.- No podrán ejecutarse trabajos de construcción o reconstrucción en los caminos y puentes concesionados, sin la previa aprobación por la Secretaría, de los planos, memoria descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.

...

...

Los concesionarios deberán reparar baches y fallas que comprometan la seguridad o funcionalidad dentro de los plazos máximos que establezca el Manual de Desempeño de Conservación Vial. En vías prioritarias, la atención de baches no podrá exceder de setenta y dos horas contadas a partir del reporte validado por los sistemas de verificación.

La Secretaría establecerá protocolos de reporte, clasificación y cierre de baches y fallas, así como tableros públicos con el estado de atención y verificación.

El incumplimiento reiterado de estos plazos constituirá causa de sanción y, en su caso, de revocación en términos de esta Ley y del título de concesión, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales aplicables.

Artículo 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.

...

...

La responsabilidad por los daños causados a personas y bienes como consecuencia del mal estado de la carpeta de rodadura, incluyendo baches y fallas evitables conforme a los niveles de servicio aplicables, será de carácter objetivo.

Los concesionarios deberán contar con seguros y garantías suficientes para responder por dicha responsabilidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan conforme a la legislación civil federal aplicable.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se adiciona un párrafo a los artículos 40 y 41 y se adiciona el Capítulo VII Bis con los artículos 51 Bis, 51 Ter y 51 Quáter de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para quedar como sigue:

Artículo 40.- Las vías generales de comunicación se construirán y establecerán con sujeción a lo dispuesto en el artículo 8o. de esta Ley y a las prevenciones de los reglamentos sobre la materia. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes fijará en cada caso,

las condiciones técnicas relacionadas con la seguridad, utilidad especial y eficiencia del servicio que deben satisfacer dichas vías.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá las normas oficiales mexicanas, lineamientos y manuales técnicos en materia de conservación vial, que constituirán referencia técnica nacional para el diseño, construcción, conservación y evaluación de pavimentos y puentes de las vías generales de comunicación. Dichas disposiciones serán de observancia obligatoria para los sujetos regulados por esta Ley y quedarán disponibles para su adopción voluntaria por las entidades federativas y municipios, mediante los instrumentos de coordinación que correspondan.

Artículo 41.- No podrán ejecutarse trabajos de construcción en las vías generales de comunicación, en sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios, sin la aprobación previa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a los planos, memoria descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que tratan de realizarse. Las modificaciones que posteriormente se hagan se someterán igualmente a la aprobación previa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

...

...

La Secretaría integrará y mantendrá actualizado un repositorio público de las disposiciones técnicas referidas en el artículo 40, asegurando su acceso libre y gratuito, y promoverá su adopción mediante convenios de coordinación con autoridades locales.

Artículo 51.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes está facultada para introducir a las condiciones conforme a las cuales se haga el servicio público en las vías generales de comunicación y medios de transporte ya establecidos o que en lo sucesivo se establezcan, en su calidad de servicios públicos, todas las modalidades que dicta el interés del servicio. En consecuencia, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes está autorizada:

I a V. ...

Para la mayor seguridad y eficiencia del servicio, la Secretaría podrá establecer modalidades relativas a la medición, registro y reporte de indicadores de conservación de pavimentos y puentes, así como a la publicación de información en formato de datos abiertos, en los términos de esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Capítulo VII Bis

Del Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial

Artículo 51 Bis. Naturaleza y objeto.

Se crea el Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial, coordinado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con los objetivos de: estandarizar la medición y reporte de la condición y desempeño de pavimentos y puentes de las vías generales de comunicación; publicar información en formatos abiertos y reutilizables; y facilitar la adopción voluntaria de estándares por entidades federativas y municipios.

Artículo 51 Ter. Integración de datos y obligaciones de reporte.

I. Formarán parte del Sistema los datos reportados por concesionarios, asignatarios y permisionarios sujetos a esta Ley, respecto de los indicadores previstos en las disposiciones técnicas emitidas por la Secretaría.

II. La Secretaría establecerá, mediante disposiciones de carácter general, los métodos de medición, periodicidad, formatos, verificación y control de calidad de los datos.

III. La publicación en datos abiertos observará la legislación aplicable en transparencia, protección de información y seguridad de la infraestructura, privilegiando niveles de agregación que salvaguarden dichos intereses.

Artículo 51 Quáter. La Secretaría promoverá la interoperabilidad del Sistema con plataformas estatales y municipales, así como la adopción voluntaria de los estándares técnicos de conservación vial mediante convenios de coordinación, respetando la distribución constitucional de competencia.

ARTÍCULO TERCERO. Se adiciona el artículo 11 Bis a la Ley de Infraestructura de la Calidad, para quedar como sigue:

Artículo 11 Bis.

Para la industria de la construcción, las vías generales de comunicación y la seguridad vial, el Reglamento establecerá, entre otros elementos complementarios, las condiciones y procedimientos técnicos para:

I. promover el uso de materiales revalorizados y prácticas de economía circular en mezclas asfálticas y operaciones de pavimentación;

II. fomentar tecnologías de menor consumo energético, incluidas mezclas asfálticas templadas y ligantes de origen biológico;

III. definir especificaciones por desempeño para mezclas, capas estructurales y sistemas de pavimento y puentes, que consideren, como mínimo, módulo de deformación, resistencia al ahuellamiento, resistencia a la fatiga, textura y fricción superficial, criterios de drenaje y reporte de emisiones de dióxido de carbono; y

IV. establecer procedimientos de evaluación de la conformidad y vigilancia del mercado, con metodologías normalizadas de ensayo y muestreo, trazabilidad metrológica y publicación de resultados, así como medidas correctivas proporcionales al nivel de riesgo.

Estas disposiciones tendrán por objeto mejorar la durabilidad de la infraestructura vial y disminuir la recurrencia de fallas en la misma.

ARTÍCULO CUARTO. Se adiciona un párrafo al artículo 19 de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, para quedar como sigue:

Artículo 19.- Los residuos de manejo especial se clasifican como se indica a continuación, salvo cuando se trate de residuos considerados como peligrosos en esta Ley y en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

I. a XI. ...

Los neumáticos fuera de uso, clasificados en la fracción X del presente artículo, se sujetarán a un Régimen Especial de Gestión y Valorización conforme a esta Ley, a las Normas Oficiales Mexicanas y a los instrumentos que emita la Secretaría.

ARTÍCULO QUINTO. Se adiciona el Capítulo XII con los artículos 216, 217, 218 y 219 a la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

Capítulo XII.

De los estímulos a la conservación vial sustentable

Artículo 216. Con objeto de incentivar inversiones y prácticas que incrementen la durabilidad y reduzcan la recurrencia de fallas en la infraestructura vial, se concede un crédito fiscal contra el impuesto sobre la renta por las inversiones efectuadas en equipos, instalaciones y obras destinadas a tecnologías y procesos de conservación vial sustentable, incluyendo, entre otros, plantas y equipos para mezclas asfálticas templadas, sistemas de reciclado en sitio en caliente, procesos de reciclado integral, geosintéticos y sistemas de auscultación y monitoreo.

Artículo 217. Para los efectos de la presente Ley, las erogaciones realizadas por obras de conservación por desempeño que se sujeten a metas verificables de regularidad superficial, fricción y ruido, serán susceptibles de deducción inmediata en los términos y límites que establezca el Servicio de Administración Tributaria.

Artículo 218. Se otorga un crédito fiscal adicional por las actividades de investigación y desarrollo y por la transferencia tecnológica aplicadas a pavimentos de bajo carbono y al uso de materiales revalorizados en mezclas, en los porcentajes y con los requisitos que determine el Servicio de Administración Tributaria y conforme a las reglas técnicas que, en su caso, emitan las autoridades competentes.

Artículo 219. Para ser beneficiarias de los estímulos previstos en este Capítulo, las personas físicas o morales deberán acreditar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas, lineamientos técnicos o especificaciones por desempeño que, en su caso, se establezcan para la industria de la construcción y la conservación vial, así como

demás requisitos administrativos que determine el Servicio de Administración Tributaria.

El Servicio de Administración Tributaria publicará los mecanismos de control, los límites aplicables, el procedimiento de registro de beneficiarios y las reglas para la verificación y fiscalización de los estímulos.

Los estímulos previstos en este Capítulo no se aplicarán de forma concurrente con otros beneficios fiscales por la misma inversión o gasto, salvo disposición expresa en contrario que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con las secretarías que designe, podrá crear un comité interinstitucional para proponer criterios técnicos, mecanismos de evaluación y una metodología anual de seguimiento y evaluación costo-beneficio.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, con excepción de las disposiciones del Capítulo XII de la Ley del Impuesto sobre la Renta, que entrarán en vigor el 1 de enero del ejercicio fiscal inmediato posterior.

SEGUNDO. Dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá las disposiciones de carácter general a que se refiere el artículo 5o Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, incluyendo el Manual de Desempeño de Conservación Vial, el Catálogo Nacional de Niveles de Servicio y plazos máximos de atención, los mecanismos de verificación y reporte público de desempeño y los pliegos tipo de contratación de conservación por desempeño.

TERCERO. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes publicará, dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor,

la metodología y el listado inicial de vías prioritarias para efectos del artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el cual se actualizará semestralmente; en tanto se emite dicho listado, se considerarán prioritarias las autopistas y carreteras troncales federales que superen el umbral de tránsito promedio diario anual que establezca el Manual de Desempeño.

CUARTO. Los plazos máximos de reparación previstos en el artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal serán exigibles a los ciento ochenta días naturales posteriores a la publicación de las disposiciones del artículo 5o Bis; a partir de esa fecha, la atención de baches en vías prioritarias no podrá exceder de setenta y dos horas contadas a partir del reporte validado, y la Secretaría definirá en dichas disposiciones el concepto operativo de reporte validado y los protocolos de reporte, clasificación y cierre.

QUINTO. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes habilitará los tableros públicos a que se refiere el artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en un plazo máximo de ciento veinte días naturales, y su integración plena con el Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial se realizará en un plazo no mayor a doscientos cuarenta días naturales.

SEXTO. Las concesiones, permisos y contratos que se otorguen o celebren a partir de la entrada en vigor deberán incorporar desde su origen lo previsto en los artículos 15, 23 y 62 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; los títulos de concesión vigentes y contratos en curso se adecuarán para incorporar niveles de servicio, verificación, transparencia, penalidades y seguros o garantías dentro de un plazo máximo de doce meses contado a partir de la publicación de las disposiciones del artículo 5o Bis, mediante los instrumentos jurídicos correspondientes.

SÉPTIMO. En tanto se expiden y surten efectos las disposiciones del artículo 5o Bis, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podrá aplicar de manera provisional metodologías de medición y rangos de desempeño contenidos en especificaciones técnicas vigentes, reconociendo equivalencias

internacionales debidamente justificadas en los términos que emita.

OCTAVO. En relación con la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá, dentro de ciento ochenta días naturales, las normas oficiales mexicanas, lineamientos y manuales técnicos referidos en el artículo 40 o, en su caso, publicará el programa y calendario para su expedición; pondrá a disposición, dentro de sesenta días naturales, el repositorio público de disposiciones técnicas previsto en el artículo 41; y publicará, dentro de noventa días naturales, las modalidades de medición, registro, reporte y publicación en datos abiertos a que se refiere el párrafo adicionado al artículo 51.

NOVENO. El Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial deberá estar operando dentro de doscientos cuarenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del Decreto; la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes publicará el diccionario de datos, los formatos, las interfaces de programación de aplicaciones y la periodicidad de reporte dentro de los noventa días naturales posteriores a la emisión de las disposiciones del artículo 5o Bis, y los sujetos obligados iniciarán el reporte dentro de los noventa días naturales siguientes a dicha publicación.

DÉCIMO. La Secretaría de Economía realizará, dentro de ciento ochenta días naturales, las adecuaciones reglamentarias necesarias para dar cumplimiento al artículo 11 Bis de la Ley de Infraestructura de la Calidad, incluyendo procedimientos de evaluación de la conformidad y vigilancia del mercado; en tanto ello ocurre, la autoridad competente podrá reconocer especificaciones por desempeño y métodos de ensayo que observen estándares nacionales o internacionales aplicables, conforme a los criterios que se emitan.

DÉCIMO PRIMERO. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales emitirá, dentro de ciento ochenta días naturales, los instrumentos administrativos necesarios para la operación del Régimen Especial de Gestión y Valorización de Neumáticos Fuera de Uso previsto en el párrafo adicionado al artículo 19 de la Ley



General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, incluyendo lineamientos de trazabilidad, metas de valorización y mecanismos de coordinación con entidades federativas y municipios.

DÉCIMO SEGUNDO. Para la aplicación de los estímulos fiscales del Capítulo XII de la Ley del Impuesto sobre la Renta, el Servicio de Administración Tributaria expedirá las reglas de carácter general dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor fiscal; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá integrar el comité interinstitucional previsto en el artículo 219 dentro de los sesenta días naturales siguientes a la entrada en vigor fiscal; y los estímulos serán aplicables a las inversiones y erogaciones realizadas a partir del 1 de enero del ejercicio fiscal de entrada en vigor conforme a las reglas que se emitan.

DÉCIMO TERCERO. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes publicará, dentro de ciento veinte días naturales, la metodología para la determinación de incumplimiento reiterado y los criterios de graduación de sanciones a que alude el artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como los procedimientos para su verificación y el debido proceso.

DÉCIMO CUARTO. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes pondrá a consideración de las entidades federativas y municipios, dentro de noventa días naturales, un modelo de convenio de coordinación para la adopción voluntaria de estándares técnicos, modalidades de reporte al Sistema Nacional de Indicadores de Conservación Vial y uso del repositorio público.

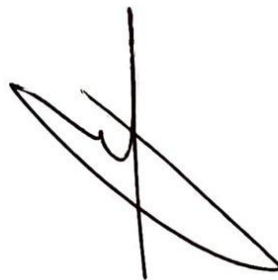
DÉCIMO QUINTO. Las obligaciones de publicación de información en formatos abiertos previstas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y en la Ley de Vías Generales de Comunicación deberán observar la legislación aplicable en materia de transparencia, protección de datos personales y seguridad de la infraestructura, y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá, dentro de noventa días naturales, los criterios de agregación y salvaguardas correspondientes.

DÉCIMO SEXTO. Los procedimientos, actos administrativos, contratos y concesiones iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto continuarán tramitándose conforme a las disposiciones vigentes al momento de su inicio, sin perjuicio de las adecuaciones que deban realizarse conforme a lo previsto en el Transitorio Sexto.

DÉCIMO SÉPTIMO. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal realizarán las acciones necesarias para el cumplimiento del presente Decreto con cargo a su presupuesto aprobado, sin requerir ampliaciones presupuestarias adicionales.

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro a los 07 días del mes de
octubre de 2025.**

SUSCRIBE



DIPUTADO FELIPE MIGUEL DELGADO CARRILLO

Referencias:

1. Asphalt Pavement Industry Survey on Recycled Materials and Warm-Mix Asphalt: 2022, 13th Annual Survey. https://www.asphaltpavement.org/uploads/documents/IS138-2022_RAP-RAS-WMA_Survey_WITH_APPENDICES_508.pdf
2. Baches, el eterno riesgo de las calles en México. <https://ciudadanosenred.com.mx/movilidad/baches-el-eterno-riesgo-de-las-calles-en->

3. Baches, la pesadilla de los mexicanos | Meganoticias.
<https://www.meganoticias.mx/TORREON/noticia/baches-la-pesadilla-de-los-mexicanos/276227>
4. Ciudad de México: la capital que naufraga entre baches | EL PAÍS México.
<https://elpais.com/mexico/2025-08-17/ciudad-de-mexico-la-capital-que-naufraga-entre-baches.html>
5. Contratos por niveles de servicio: ¿Mayor asignación presupuestal?
<https://publications.iadb.org/es/contratos-por-niveles-de-servicio-mayor-asignacion-presupuestal-o-mayor-eficiencia>
6. Efectos de la exposición al ruido en el sistema cardiovascular – Medizonline.
<https://medizonline.com/es/efectos-de-la-exposicion-al-ruido-en-el-sistema-cardiovascular/>
7. Estimating Vehicle Operating Costs Caused by Pavement Surface.
<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.3141/2455-08>
8. NETHERLANDS - NATIONAL REPORT ST2. https://proceedings-durban2003.piarc.org/en/pdf/doc_pdf/rap_nat/RN-NL2-e.pdf
9. Office of International Programs - Policy | Federal Highway Administration.
https://international.fhwa.dot.gov/pubs/quiet_pav/chapter_two_f.cfm
10. PROGRAMA Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024.
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5596042
11. Resumen notas - Instituto Mexicano del Transporte. <https://imt.mx/resumen-notas.html?IdArticulo=16&IdBoletin=10>
12. Two-layer porous asphalt for noise reduction.
<https://open.rijkswaterstaat.nl/@209860/two-layer-porous-asphalt-for-noise/>
13. Warm Mix Asphalt Technologies and Research - WMA - Sustainability - Pavements - Federal Highway Administration. <https://www.fhwa.dot.gov/pavement/asphalt/wma.cfm>
14. WINTER MAINTENANCE ON POROUS ASPHALT – TRID.
<https://trid.trb.org/View/390425>

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>