

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL, A EFECTO DE CREAR EL FONDO DE APORTACIONES PARA LA CONSERVACIÓN VIAL URBANA (FACVU), A CARGO DE LA SENADORA GINA GERARDINA CAMPUZANO GONZÁLEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

La que suscribe, Senadora Gina Campuzano González, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en los artículos 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y los artículos 8 numeral 1, fracción I y 164 numeral 2 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Coordinación Fiscal, a efecto de crear el Fondo de Aportaciones para la Conservación Vial Urbana (FACVU), al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

En México, **todos conocemos** ese golpe seco que nos recorre el cuerpo cuando caemos en un bache. **Lo hemos escuchado** en la madre que llega tarde porque el camión zigzaguea para esquivarlos; en el motociclista que vive con miedo a una caída; en la ambulancia que pierde minutos. Lo reciente nos sacudió: la tragedia del **Puente de la Concordia** dejó decenas de víctimas y mostró cómo los riesgos en la vía urbana pueden escalar de forma catastrófica; los reportes oficiales han señalado **exceso de velocidad** como línea principal de investigación, mientras la cifra de fallecidos se actualizó a **31** a un mes del hecho. Días después, en **Salvatierra, Guanajuato**, un ciudadano que transmitía en vivo para denunciar baches fue **atacado a balazos**; la prensa confirmó su deceso y la indagatoria en curso. **No podemos normalizarlo**. El objetivo es claro: que **cada peso** destinado a calles termine **en el asfalto**, con **calidad, a tiempo y a la vista** de todos.ⁱ

En **junio de 2025**, **82.9%** de las personas adultas en México señaló a los **baches en calles y avenidas** como uno de los **principales problemas urbanos** de su ciudad (ENSU-INEGI). Es, por mucho, la molestia más mencionada por la ciudadanía. En la capital, la temporada de lluvias mostró la **brecha entre demanda y respuesta**: el Sistema Unificado de Atención Ciudadana (SUAC) registró **169 denuncias diarias** y solo **25%** fueron atendidas en el periodo analizado. Aun con esfuerzos extraordinarios —“Megabachetón” con **500 cuadrillas** y meta de **200 mil baches**— el rezago persiste, lo que confirma que **sin un esquema estable, medible y federalista** la reparación reactiva no alcanza.ⁱⁱ

El **artículo 115 constitucional** asigna a los **municipios** la competencia sobre servicios e infraestructura urbanos; esta iniciativa **respeta y fortalece** esa competencia. La **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** fija bases para una vía pública segura; y la **Ley de Coordinación Fiscal (LCF)** contiene fondos

del **Ramo 33 —FAIS, FORTAMUN, FAFEF—** que han sido útiles para **rezago social, prioridades municipales amplias y fortalecimiento estatal**. Pero **ninguno** fue diseñado para asegurar, de forma **sistemática, medible y transparente**, la **conservación rutinaria y periódica** de la **red vial urbana municipal**. El resultado es gasto **reactivo y disperso**, sin **meta nacional de condición del pavimento ni tablero público** que permita verificar **qué** se intervino, **dónde**, **con cuánto** y **con qué calidad**.ⁱⁱⁱ

Es por ello, que propongo crear, dentro de la **Ley de Coordinación Fiscal**, el **Fondo de Aportaciones para la Conservación Vial Urbana (FACVU)**. La figura:

1. **Respeto al 115:** la competencia **sigue siendo municipal**. La Federación **cofinancia, coordina y puede ejecutar por convenio**, de forma **subsidiaria y temporal**, solo ante **incumplimiento acreditado** o insuficiencia operativa.
2. Crea un **Fondo de Aportaciones** es **ley ordinaria federal** (LCF/Ramo 33), con **mayoría simple**; no requiere reforma constitucional.
3. Al insertar el objeto del FACVU en la LCF y referenciarlo en el artículo de **uso exclusivo** de las aportaciones, el gasto queda **jurídicamente protegido** y sujeto a **fiscalización y reintegros**.

El FACVU es dinero etiquetado: solo paga conservación urbana y calidad de la obra. Esto incluye tapar baches, sellar grietas, microcarpetas y recarpeteo; rehabilitaciones puntuales cuando la carpeta ya falló; trabajos de drenaje menor estrictamente vinculados a preservar el pavimento; señalamiento asociado; así como estudios, supervisión y control de calidad. Queda prohibido usarlo para nómina, propaganda, vehículos o maquinaria pesada. La regla es simple: cada peso va al asfalto y a verificar que quedó bien.

La distribución del fondo se hace con una fórmula objetiva que reconoce la carga real de trabajo y la demanda social: longitud de red pavimentada, población urbana, tránsito (aforos), condición del pavimento —de modo que el peor estado reciba más apoyo— y, cuando proceda, la severidad climática. Las entidades federativas y la CDMX replican esta fórmula hacia sus municipios y alcaldías, con un enfoque redistributivo, y publican en fechas fijas las variables, fuentes y coeficientes para dar certeza y transparencia.

La medición de resultados es común para todos y verificable. Se utilizarán indicadores como el Índice de Condición del Pavimento (ICP/IRI), los metros cuadrados efectivamente conservados, el costo por m² y los tiempos de atención según el tipo de calle. Cada trimestre habrá informes de avance y un visor georreferenciado abierto al público donde, calle por calle, se pueda ver qué se hizo, cuánto costó, quién lo ejecutó y con qué resultados de calidad.

Si un municipio solicita apoyo o no acredita avances físico-financieros durante dos trimestres consecutivos, la SICT podrá ejecutar por convenio de manera subsidiaria, temporal y proyecto-específica. Esto asegura que el recurso se convierta en obra terminada y verificada sin desplazar la competencia municipal:

se trata de coordinación con reglas, con plazos y con cierre formal de los trabajos.

Finalmente, el FACVU es adicional y no duplica otros fondos (FAIS, FORTAMUN, FAFEF). Una misma obra no puede pagarse dos veces. Todas las intervenciones llevarán folio, ubicación, contrato y evidencia de ejecución para auditoría y consulta ciudadana. Con trazabilidad presupuestaria y física, la gente y las instancias de fiscalización pueden seguir el dinero y confirmar que cada peso llegó al asfalto.

El Instituto Mexicano del Transporte lo resume así: dar mantenimiento a tiempo sale mucho más barato que reconstruir después. Además, las calles bien conservadas son más cómodas y seguras para circular. Traducido a la vida diaria: menos rines y llantas tronadas, menos golpes a la suspensión, traslados más puntuales en transporte público y entregas más baratas para quien reparte. Y, en seguridad, menos riesgo para motociclistas, ciclistas y peatones. Mantener a tiempo no es un gasto: es ahorrar y proteger vidas.

La tragedia del **Puente de la Concordia** dejó una lección inequívoca: en la gestión vial urbana **no hay margen para la improvisación**. Las autoridades han señalado el **exceso de velocidad** como línea principal de investigación, pero el saldo —**31 personas fallecidas a un mes del hecho**— obliga a pasar de los anuncios a **sistemas permanentes de prevención y capacidad institucional**. El caso de **Salvatierra** muestra otra arista igual de grave: cuando el mantenimiento se posterga, la ciudadanía **se expone** incluso para ser escuchada. Que una **denuncia en vivo por baches** termine en una **agresión mortal** es inadmisibile y evidencia un vacío de respuesta que solo se cierra con **reglas claras, recursos etiquetados y resultados verificables**.^{iv}

La **seguridad vial y la salud pública** son el primer beneficio. Cuando las calles se conservan a tiempo, bajan los siniestros asociados a **defectos de camino** en los corredores más transitados. Eso significa menos caídas de motociclistas y ciclistas, menos frenadas y maniobras peligrosas, y rutas más confiables para ambulancias, patrullas y protección civil. La diferencia entre una calle atendida y una calle abandonada se mide en vidas, minutos críticos y confianza.

El segundo beneficio es el **ahorro directo para las familias y las MIPyMES**. Tapar baches y mantener la carpeta evita rines y llantas reventadas, daños a la suspensión y visitas al taller. También reduce los “tiempos muertos” de quienes reparten o prestan servicios: con la vía en buen estado, la **logística es predecible**, se cumplen horarios y no hay que sumar colchones de tiempo “por si la calle está peor”. Cada peso que no se va al taller se queda en el bolsillo y circula en la economía local.

En tercer lugar está la **productividad urbana**. El transporte público y el de carga rinden más cuando no pierden velocidad por calles rotas. Menos fallas y menos desvíos se traducen en **viajes más cortos**, mejor frecuencia de paso, cumplimiento de ventanas de entrega y, al final, en costos logísticos más bajos para toda la ciudad.

A esto se suma la **confianza ciudadana**. Un **tablero público, calle por calle**, con contratos, montos, ubicación y evidencia fotográfica, permite seguir el dinero y vigilar la calidad. La gente sabe qué se hará, cuándo y con qué estándares, y las autoridades cuentan con un instrumento de gestión y rendición de cuentas que ordena prioridades y acelera correcciones.

En suma, el **FACVU** convierte la queja crónica en una **política pública verificable**: define **qué** se financia (conservación), **cómo** se asigna (fórmula objetiva), **con qué calidad** (indicadores comunes), **cómo** se rinde cuentas (visor e informes) y **qué pasa** si falta capacidad (ejecución por convenio, **subsidiaria y temporal**). **No recentraliza: coordina**. No promete milagros: pone **método**. Con **reglas claras, dinero etiquetado, métricas comunes y transparencia total**, cada peso invertido en calles se convierte en **seguridad, tiempo ganado y confianza ciudadana**. Y con ello, dejamos de reaccionar para **conservar a tiempo**, como corresponde a una ciudad que protege la vida y el patrimonio de su gente (conforme a las percepciones urbanas que reporta el **INEGI**).^v

Es por ello que se considera necesario adicionar una fracción IX al artículo 25 a la Ley de Coordinación Fiscal, para crear un fondo federal exclusivo para conservar y reparar calles: bacheo, sellos, recarpeteo y control de calidad. El dinero se repartirá con una fórmula simple: cuánta red pavimentada hay, cuánta gente la usa, cuánto tráfico soporta y en qué estado está. Habrá metas claras y reportes trimestrales en un visor público para que cualquiera pueda dar seguimiento. Se respeta el 115: el municipio decide y ejecuta; la Federación sólo cofinancia y, si hace falta, entra por convenio de forma temporal para que la obra no se detenga. Sin duplicar FAIS/FORTAMUN/FAFEF, cada peso irá al asfalto: menos accidentes, menos gastos para las familias y traslados más rápidos y seguros.

Asimismo, se propone adicionar los artículos 47-A, 47-B y 47-C de la Ley en comento, para que el fondo no sea letra muerta, sino operable y verificable. El 47-A da certeza financiera (monto anual, calendario y publicación de la fórmula); el 47-B pone reglas de uso (qué sí/qué no paga), fija metas y permite ejecución subsidiaria por convenio cuando falte capacidad; y el 47-C asegura reparto justo y transparente (fórmula, réplica municipal, informes y visor). Con estos tres preceptos, cada peso va a conservación, se miden resultados y se respeta la competencia municipal.

Por último, se reforma el primer párrafo del artículo 49 para mencionar expresamente el artículo 47-B y así blindar el uso del Fondo de Aportaciones para la Conservación Vial Urbana: solo podrá destinarse a conservar y reparar calles, no podrá embargarse ni usarse como garantía, y cualquier desvío deberá reintegrarse y sancionarse. Además, se evita el doble cobro: una misma obra no podrá cargarse a la vez a este Fondo ni al de Infraestructura Social, ni al de Fortalecimiento de los Municipios y de las Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México, ni al de Fortalecimiento de las Entidades Federativas.

En Acción Nacional creemos y promovemos un federalismo que funciona: coordinación, reglas claras y dinero etiquetado que se vea en la calle. Por eso

impulsamos el Fondo de Aportaciones para la Conservación Vial Urbana: una fórmula transparente para repartir recursos, metas medibles para evaluar resultados y un visor público para seguir cada obra calle por calle. Se respeta el artículo 115: el municipio decide y ejecuta; la Federación cofinancia y, si hace falta, entra por convenio de forma temporal para garantizar que la obra suceda. Cada peso al asfalto, no a la burocracia: menos accidentes, menos gastos para las familias, traslados más rápidos y confianza ciudadana. Este es nuestro compromiso: pasar de la queja a la solución, de la respuesta reactiva a la conservación a tiempo, y de la opacidad a la rendición de cuentas. Porque las y los mexicanos merecen calles seguras, ciudades productivas y gobiernos que cumplan.

Por las consideraciones expuestas, sometemos a consideración de esta Soberanía, la Iniciativa con Proyecto de

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL

ÚNICO. *Se adiciona una fracción IX al artículo 25, se adicionan los artículos 47-A, 47-B y 47-C; y se reforma el primer párrafo del artículo 49, todos de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar en los siguientes términos:*

Artículo 25.- ...

I. a VIII.- ...

IX.- Fondo de Aportaciones para la Conservación Vial Urbana.

...

...

...

...

Artículo 47-A.- El Fondo de Aportaciones para la Conservación Vial Urbana (FACVU) se determinará anualmente en el Presupuesto de Egresos de la Federación con recursos federales por un monto equivalente, sólo para efectos de referencia, al 0.20% de la recaudación federal participable a que se refiere el artículo 2o. de esta Ley, según estimación que de la misma se realice en el propio Presupuesto, con base en lo que al efecto establezca la Ley de Ingresos de la Federación para ese ejercicio.

El Fondo se enterará mensualmente en los primeros diez meses del año por partes iguales a las Entidades por conducto de la Federación y, a los municipios y demarcaciones territoriales a través de aquéllas, de

manera ágil y directa, sin más limitaciones ni restricciones, incluyendo las de carácter administrativo, que las correspondientes a los fines que se establecen en el artículo 47-B de esta Ley.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicará en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar el 15 de agosto de cada año, las variables, fuentes de información y fórmula de distribución del Fondo, así como los coeficientes de participación para cada Entidad Federativa. Las Entidades, a su vez, publicarán a más tardar el 31 de enero del ejercicio fiscal aplicable, las variables, fórmula y coeficientes de distribución entre sus municipios y demarcaciones territoriales.

Artículo 47-B.- Las aportaciones federales que, con cargo al FACVU, reciban las Entidades, los municipios y las demarcaciones territoriales, se destinarán exclusivamente a:

I. Conservación rutinaria y periódica de la red vial urbana pavimentada, incluyendo bacheo, sellado de fisuras, recarpeteo, renivelación, reencarpetamiento y mantenimiento de superficies de rodamiento;

II. Reparación de daños en pavimentos urbanos derivados de fallas en infraestructura subterránea (agua potable, drenaje, colectores pluviales), cuando el gasto se vincule a la restitución de la carpeta y de las capas granulares de soporte;

III. Señalamiento horizontal y vertical, dispositivos de seguridad vial y acciones de accesibilidad universal directamente vinculadas a las obras de conservación;

IV. Sistemas de gestión de activos viales urbanos, levantamientos, inventarios, monitoreo de condición de pavimentos y evaluaciones del Índice de Condición del Pavimento o métricas equivalentes, hasta por el dos por ciento de los recursos del municipio o demarcación de que se trate; y

V. Atención de emergencias viales por fenómenos naturales que no ameriten la declaratoria correspondiente, cuando estén asociadas a la conservación de la red vial urbana.

Los gobiernos locales deberán observar los lineamientos técnicos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para el uso de los recursos del FACVU, así como los criterios de priorización que favorezcan zonas con mayor intensidad de tránsito, población urbana atendida, extensión de red pavimentada y rezagos de conservación.

Queda prohibida la adquisición de maquinaria pesada o parque vehicular con cargo al FACVU; únicamente podrá financiarse equipo

menor estrictamente indispensable para verificación de calidad, control de obra y seguridad.

A solicitud del municipio o de la Entidad Federativa, o cuando el municipio no acredite avance físico-financiero durante dos trimestres consecutivos, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podrá ejecutar directamente obras y acciones con cargo al FACVU, mediante convenio de coordinación. La ejecución federal será temporal y limitada al proyecto convenido, sin menoscabo de la competencia municipal.

Artículo 47-C.- La distribución del FACVU entre Entidades Federativas considerará, cuando menos, los siguientes criterios y ponderaciones:

- a) Kilómetro-carril urbano pavimentado registrado oficialmente: 40%;**
- b) Población urbana conforme a la última información oficial del INEGI: 30%;**
- c) Intensidad de tránsito urbano (vehículo-kilómetro) conforme a información oficial publicada: 20%; y**
- d) Condición de pavimento (índice de condición u homólogo): 10%.**

Cada Entidad Federativa distribuirá los recursos del FACVU entre sus municipios y demarcaciones con una fórmula análoga a la señalada en el párrafo anterior, enfatizando el carácter redistributivo hacia los municipios con mayores rezagos de conservación y mayor exposición de población usuaria de la vía pública.

Las Entidades y, en su caso, los municipios y demarcaciones territoriales publicarán trimestralmente en sus respectivos órganos oficiales de difusión y en sus páginas electrónicas de Internet, los informes sobre el ejercicio y destino de los recursos del FACVU, así como los indicadores de desempeño y metas físicas alcanzadas, en términos de lo dispuesto por el artículo 48 de esta Ley.

Cuando la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con base en la información que proporcionen las instancias competentes, determine que los recursos fueron destinados a fines diversos a los previstos en este artículo, o que no se cumplieron las obligaciones de transparencia y reporte, podrá retener y, en su caso, recalendarizar las ministraciones subsecuentes del FACVU, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles o penales que procedan.

Artículo 49. Las aportaciones y sus accesorios que con cargo a los Fondos a que se refiere este Capítulo reciban las entidades y, en su caso, los municipios las alcaldías de la Ciudad de México, no serán embargables, ni los gobiernos correspondientes podrán, bajo ninguna circunstancia,

gravarlas ni afectarlas en garantía o destinarse a mecanismos de fuente de pago, salvo por lo dispuesto en los artículos 50, 51 y 52 de esta Ley. Dichas aportaciones y sus accesorios, en ningún caso podrán destinarse a fines distintos a los expresamente previstos en los artículos 26, 29, 33, 37, 40, 42, 45, 47 y **47-B** así como lo dispuesto en el presente artículo de esta Ley.

...

...

...

I. a V. ...

...

...

...

...

...

TRANSITORIOS

Primero.- El presente Decreto entrará en vigor el 1º de enero del ejercicio fiscal siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicará las variables, fuentes de información y fórmula de distribución del Fondo, así como los coeficientes de participación estatales a más tardar el 15 de agosto de cada año; las Entidades Federativas publicarán la distribución municipal y el calendario de ministraciones a más tardar el 31 de enero del ejercicio fiscal aplicable.

Tercero.- Para el primer ejercicio fiscal de aplicación, mientras se consolida la información del índice de condición de pavimentos, el criterio de condición de pavimento podrá sustituirse por un indicador proxy validado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. La implementación del FACVU no implicará disminución de los recursos de los demás Fondos previstos en el artículo 25 ni sustituirá los fines establecidos en los artículos 33 y 37; asimismo, las Entidades Federativas integrarán y publicarán un inventario de la red vial urbana pavimentada y su estado de conservación dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

**Ciudad de México, en el recinto de la Cámara de Senadores del
H. Congreso de la Unión, a los 13 días de octubre de 2025.**

Atentamente



SENADORA GINA GERARDINA CAMPUZANO GONZÁLEZ
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

ⁱ Guillén, B. (2025, 28 de septiembre). La explosión de la pipa de gas en Iztapalapa deja ya 31 muertos. El País. <https://elpais.com/mexico/2025-09-28/la-explosion-de-la-pipa-de-gas-en-iztapalapa-deja-ya-31-muertos.html>

ⁱⁱ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025, 24 de julio). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU), segundo trimestre de 2025 [Boletín]. INEGI. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/ensu/ENSU20205_07.pdf

ⁱⁱⁱ España, S. (2025, 11 de octubre). Muere Don Nico, el heladero mexicano atacado a balazos mientras denunciaba en vivo los baches de una calle. El País.

^{iv} Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025, 24 de julio). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU), segundo trimestre de 2025: Reporte de resultados. INEGI.

^vIbidem.