

## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE PRESUPUESTO Y RESPONSABILIDAD HACENDARIA, EN MATERIA DE PROTECCIÓN PRESUPUESTARIA DE LOS RECURSOS DESTINADOS AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE CARRETERAS FEDERALES, A CARGO DEL DIPUTADO EMILIO SUÁREZ LICONA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI**

El suscrito, Diputado Emilio Suárez Licona, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 55, fracción II y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta Soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

El mantenimiento y la conservación de carreteras y caminos constituye una actividad fundamental para asegurar el funcionamiento seguro, continuo y eficiente de la infraestructura vial del país. La capacidad de los recursos destinados a ese rubro no representa una cuestión puramente administrativa, sino una condición material para mantener la conectividad territorial, mejorar la movilidad de personas y mercancías y reducir los riesgos derivados del deterioro de las vías de comunicación. Sin embargo, el marco jurídico vigente permite que estos recursos sean objeto de reducciones presupuestarias de un ejercicio fiscal a otro o durante el propio ejercicio presupuestal, lo que debilita la capacidad del Estado para atender oportunamente el mantenimiento de las carreteras. En ese contexto, la presente exposición de motivos sustenta la necesidad imperante de reformar la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria para establecer una protección presupuestaria reforzada para los recursos que se destinan al mantenimiento de carreteras y caminos.

### **La conservación y mantenimiento carretero como función pública esencial**

El mantenimiento y la conservación de carreteras y caminos no es una actividad accesoria dentro del régimen jurídico de la infraestructura vial federal, sino una función pública esencial. La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece, desde su artículo 1o., que su objetivo es regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de caminos y puentes federales, lo que enseña que estas actividades conforman el núcleo de la acción estatal en la materia.

Siguiendo la misma línea, el artículo 5o. del mismo ordenamiento dispone que corresponde a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos y puentes. Con esto, el legislador no sólo reconoce la relevancia del mantenimiento de carreteras, sino que lo configura como una responsabilidad institucional del Estado mexicano.

Integrado a esto, el artículo 22 de la misma ley prevé que es de utilidad pública la construcción, conservación y el mantenimiento de los caminos y puentes. Esta calificación confirma que no se trata de un gasto ordinario o prescindible, sino de una actividad vinculada al interés general, por lo que la continuidad resulta indispensable para la adecuada operación de las vías generales de comunicación.

La legislación sectorial incluso muestra que la conservación y el mantenimiento requieren previsión permanente. El artículo 15 señala que los títulos de concesión deben tener, entre otros elementos, el monto del fondo de reserva que se destina a la conservación y mantenimiento de la vía, lo que deja en evidencia que el propio marco jurídico reconoce que estas labores exigen recursos estables y continuos con el objetivo de preservar la funcionalidad de la infraestructura carretera.

En consecuencia, la conservación y mantenimiento carretero debe ser comprendido como una función pública vital para el Estado, y no como una erogación secundaria susceptible de ser reducida sin afectar el cumplimiento de los fines que la legislación encomienda a la autoridad federal. Desde esta perspectiva, la suficiencia de los recursos que se destinan a ese rubro conforma una condición material para hacer efectiva la utilidad pública que la ley expresamente reconoce a la infraestructura carretera federal.<sup>1</sup>

### **Importancia estratégica de la red carretera nacional**

La conservación y el mantenimiento de carreteras y caminos debe analizarse a la luz de la dimensión económica, funcional y territorial de la red vial nacional. No se habla de infraestructura secundaria o de alcance limitado, sino de una red de comunicación terrestre que desplaza personas, bienes y servicios a lo largo del territorio mexicano.

En este sentido, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía informó, en la actualización 2025 de la Red Nacional de Caminos, que ésta contiene información de 178,608 kilómetros de carreteras y 530,493 kilómetros de caminos rurales, así como de 295,211 localidades geoestadísticas urbanas y rurales. El Instituto indica que esta red constituye una plataforma integrada por carreteras, vialidades, caminos y veredas del país, cuya estructura permite optimizar rutas de traslado y facilita el análisis de redes de transporte y de fenómenos asociados con la movilidad.

Igualmente, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía precisa que la Red Nacional de Caminos se ha vuelto una herramienta de referencia para el análisis

---

<sup>1</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, arts. 1, 5, 15 y 22.

territorial y la planeación del desarrollo regional, además de ser información oficial y de uso obligatorio para los diferentes ámbitos del gobierno. Estas características advierten que la infraestructura carretera no sólo cumple una función de tránsito material, sino que constituye un insumo estratégico para la planeación pública, la prestación de servicios y la articulación regional en el territorio.

La extensión de la red y su cobertura sobre localidades tanto urbanas como rurales evidencian que el mantenimiento de las carreteras incide de forma directa en la conectividad nacional, en la integración territorial y en la continuidad de actividades productivas y sociales fundamentales. En consecuencia, los recursos que se destinen a su conservación no pueden ser vistos como prescindibles o marginales, sino como necesarios para mantener la operación de una infraestructura estratégica y funcional para México.<sup>2</sup>

### **Infraestructura segura, seguridad vial y protección patrimonial de las personas usuarias**

El mantenimiento de carreteras y caminos no sólo responde a un fin operativo o administrativo, sino que se encuentra directamente relacionado con la seguridad vial y con la protección integral de las personas usuarias de la infraestructura carretera. En el marco jurídico vigente, la calidad y funcionalidad de las vías constituye un elemento necesario para asegurar desplazamientos seguros y para minimizar factores de riesgo asociados al tránsito. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 1, establece que dicho ordenamiento tiene por objetivo sentar las bases y directrices para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Esa disposición permite mantener que la movilidad jurídicamente protegida no consiste solamente en la posibilidad de desplazarse, sino de hacerlo bajo condiciones adecuadas de seguridad y calidad.

De forma más específica, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 9, dispone que el derecho a la movilidad tiene entre sus finalidades la integridad física, la prevención de lesiones y la calidad de la infraestructura vial. Este precepto es sumamente relevante, ya que vincula de manera expresa el estado físico de las vías con la protección de los usuarios. En otras palabras, la legislación general en materia de movilidad admite que la infraestructura vial no es un elemento neutro, sino una condición material que incide directamente en la seguridad de quienes transitan en ella.

Asimismo, la Ley general de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 11, define la seguridad vial como el conjunto de medidas, normas, políticas públicas, acciones y datos destinados a prevenir siniestros de tránsito y reducir lesiones y muertes. En ese mismo artículo se define como una de sus directrices la existencia de infraestructura segura, entendida como la que reduce o minimiza los errores de las personas usuarias y sus efectos. Esta previsión normativa refuerza la idea de que el diseño, el estado y

---

<sup>2</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Red Nacional de Caminos 2025*.

la conservación de las vías son factores jurídicamente relevantes para la prevención del daño.

En el mismo sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 33, señala que las autoridades competentes deberán establecer estrategias, planes y programas en materia de infraestructura vial encaminados a evitar muertes y lesiones por medio del mejoramiento de la infraestructura vial. Este artículo resulta fundamental para la presente iniciativa, puesto que demuestra como el mejoramiento y conservación de la infraestructura no es sólo un objetivo administrativo, sino un instrumento de prevención en materia de seguridad vial.

De igual forma, la misma ley, en su artículo 35, dispone que las vías deben contar con condiciones que permitan una movilidad segura, eficiente y de calidad, y establece que deben emplearse materiales de larga de larga duración y procurase el mantenimiento adecuado para que la infraestructura sea funcional y se mantenga en el tiempo. Con esto, el propio legislador reconoce que la funcionalidad y seguridad de la red vial dependen de acciones continuas de conservación, no solamente de su construcción.

Aunado a lo anterior, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en el artículo 37, establece que el diseño vial debe estar orientado a la reducción máxima de muertes o lesiones graves, y deberá incorporar criterios enfocados a preservar la vida, la salud y la integridad de los usuarios. Esta disposición reafirma que la infraestructura vial debe concebirse y mantenerse bajo una lógica preventiva, enfocada a reducir riesgos y a proteger bienes jurídicos esenciales.

Desde esta perspectiva, el mantenimiento carretero no puede ser visto como una erogación secundaria o desvinculada de la protección de las personas usuarias. Por el contrario, constituye una condición material para que la infraestructura vial cumpla con los estándares mínimos de seguridad, calidad y funcionalidad que exige la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. En consecuencia, la suficiencia de los recursos destinados a la conservación de carreteras y caminos se relaciona directamente con la eficacia de la política pública en materia de movilidad y seguridad vial.<sup>3</sup>

### **Régimen de adecuaciones presupuestarias y vulnerabilidad del gasto de mantenimiento**

La correspondencia de la presente iniciativa se advierte claramente al analizar el régimen vigente de modificación del gasto público federal. La Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en su artículo 1, establece que dicho ordenamiento reglamenta la programación, presupuestación, aprobación, ejercicio, control y evaluación de los ingresos y egresos públicos federales. En consecuencia, es esta ley la que determina las reglas mediante las cuales puede modificarse,

---

<sup>3</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, arts. 1, 9, 11, 33, 35 y 37.

durante el ejercicio fiscal, los recursos anteriormente aprobados en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

De forma específica, esta ley, en su artículo 58, primer párrafo, dice que las adecuaciones presupuestarias podrán llevarse a cabo siempre que permitan un mejor cumplimiento de los objetivos de los programas a cargo de las dependencias y entidades. El propio artículo señala que tales adecuaciones corresponden a modificaciones a las estructuras administrativa, funcional y programática, económica y geográfica; cambios a los calendarios de presupuesto; así como ampliaciones y reducciones líquidas al Presupuesto de Egresos o a los flujos de efectivo. Esta disposición resulta clave para el problema que atiende la presente iniciativa, ya que confirma que el marco jurídico vigente sí permite la disminución real de recursos durante el ejercicio presupuestal.

Asimismo, la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en su artículo 58, párrafos segundo y tercero, distingue entre adecuaciones externas e internas. En el primer caso, el Reglamento establece cuáles requieren autorización de la Secretaría. En el segundo, las propias dependencias y entidades tienen la capacidad de autorizarlas, informando posteriormente a la Secretaría en los términos previstos por la normativa aplicable. Esta estructura evidencia que hay una parte de los movimientos presupuestarios que se pueden realizar en sede administrativa, sin que exista una prohibición expresa respecto de los recursos que se destinan al mantenimiento de carreteras y caminos. En el párrafo cuarto del mismo artículo se dice que cuando las adecuaciones presupuestarias representen en su totalidad o por una sola vez una variación mayor al cinco por ciento del presupuesto total del ramo del que se trate o del presupuesto de una entidad, la Secretaría deberá reportarlo en informes trimestrales, y que la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública podrá emitir opinión sobre dichas adecuaciones. No obstante, esta previsión constituye un mecanismo de información y control posterior, más no una prohibición de reducción respecto de rubros no protegidos expresamente por la ley.

La cuestión central está en el último párrafo del mismo precepto. La Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en su artículo 58, último párrafo, establece que no se podrá realizar reducciones a determinados programas presupuestarios e inversiones dirigidas a la atención de la igualdad entre mujeres y hombres, al Programa de Ciencia, Tecnología e Innovación, a las erogaciones correspondientes al desarrollo integral de los pueblos indígenas y comunidades indígenas, así como a la atención de grupos vulnerables, salvo en los supuestos establecidos en la propia ley y con la opinión de la Cámara de Diputados. Esto resulta crucial porque demuestra que el propio legislador ya previó una técnica de protección presupuestaria reforzada para rubros cuya relevancia pública justificó excluirlos de reducciones presupuestales.

De esto se desprende una vulnerabilidad normativa concreta: aun cuando el orden jurídico reconoce la importancia del mantenimiento carretero, los recursos asignados a ese rubro se pueden reducir durante el ejercicio fiscal, al no verse comprendidos entre las excepciones previstas por el artículo 58 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. Existe una disociación entre la relevancia material del

mantenimiento carretero y el grado de protección presupuestaria que actualmente otorga la ley.

En consecuencia, el problema que atiende la iniciativa no radica en la inexistencia de facultades legales para conservar la infraestructura carretera, sino en la ausencia de una barrera normativa que impida la disminución de los recursos destinados a esta finalidad. Precisamente por esto, la reforma propuesta se dirige al artículo 58 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, a fin de corregir esta insuficiencia y otorgar a ese gasto una protección acorde con la función estratégica que cumple.<sup>4</sup>

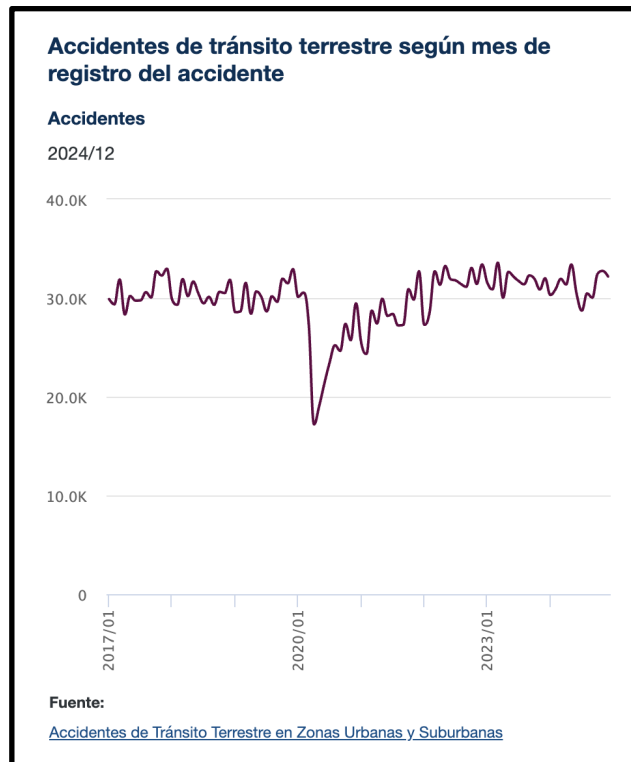
### **Necesidad de una protección presupuestaria reforzada**

La necesidad de establecer una protección presupuestaria reforzada para los recursos destinados al mantenimiento y conservación de carreteras y caminos viene de una consideración jurídica y material, se trata de un gasto cuya reducción puede llegar a comprometer la eficiencia de funciones públicas que el propio ordenamiento considera esenciales. Esa insuficiencia normativa adquiere especial relevancia cuando se ve el peso real que los siniestros viales y el deterioro de la infraestructura pueden tener sobre la población. De acuerdo con el INEGI, en 2024 se registraron 374,949 accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas, de estos 4,656 fueron fatales, 85,980 dejaron personas lesionadas y 284,313 correspondieron a accidentes con sólo daños. Estos últimos son particularmente relevantes para la presente iniciativa, pues demuestran que una parte muy importante de la siniestralidad vial genera afectaciones materiales directas, aun cuando no produzca pérdida de vidas. También se puede ver que desde el 2017 el número de accidentes mensuales varía entre 17,200, en abril del 2020, y 33,578 en marzo del 2023.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria*, arts. 1 y 58.

<sup>5</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas,” INEGI, consultado en 2026, <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>.



Desde la perspectiva técnica, el vínculo entre conservación carretera y costos para las personas usuarias también se encuentra documentado. El Instituto Mexicano del Transporte ha señalado que el estado superficial del camino influye de forma directa en los costos de operación de los vehículos, entre ellos combustibles, llantas, reparación y refacciones, depreciación, seguros y tiempos de transporte. Asimismo, ha destacado que el buen estado de la infraestructura carretera es vital para desplazamientos rápidos, cómodos, económicos y seguros. De igual manera, el IMT identifica que la rugosidad del camino es un factor que incide directamente en estos costos de operación. Esta evidencia permite sostener que la insuficiencia de mantenimiento no sólo afecta la funcionalidad general de la red, sino que puede trasladar costos concretos a las personas usuarias.<sup>6</sup>

La propia Auditoría Superior de la Federación ha advertido que en la red federal libre de peaje persistían problemas de capacidad y estado físico, y que, en promedio sólo se asignaba 69.0% de los recursos requeridos para atender la necesidad de conservación. En la misma evaluación, la ASF señaló que la política pública de infraestructura carretera busca, entre otros fines, contribuir a la seguridad en las vías de comunicación y reducir los sobrecostos de traslado de personas y mercancías. Estos elementos muestran que la insuficiencia y la inestabilidad del financiamiento

<sup>6</sup> Mario Arriaga Navarro y Pedro Garnica Anguas, *Índice Internacional de Rugosidad en la Red Carretera de México*, Publicación Técnica No. 108 (Sanfandila, Qro.: Instituto Mexicano del Transporte).

para la conservación carretera es una vulnerabilidad material ya identificada por el órgano técnico de fiscalización del Estado.<sup>7</sup>

## Necesidad y Objeto de la Reforma

La necesidad de la presente reforma deriva de una insuficiencia normativa concreta. Si bien la Ley de Caminos, puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 22, reconoce como de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de caminos y puentes, y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en sus artículos 9,33,35 y 37, vincula la calidad de la infraestructura vial con la integridad física de las personas, la prevención de lesiones, el mejoramiento de la infraestructura y el mantenimiento adecuado de las vías, lo cierto es que la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en su artículo 58, no contempla actualmente una protección específica para impedir reducciones presupuestarias a los recursos destinados al mantenimiento y conservación de carreteras y caminos.<sup>8</sup>

Dicha omisión resulta relevante cuando se observa que la seguridad vial sigue representando un problema público con consecuencias humanas de gran magnitud. De acuerdo con las Estadísticas de Defunciones Registradas 2024 del INEGI, en México se contabilizaron 85,282 defunciones por causas externas en 2024, de las cuales 46.8% correspondió a presuntos accidentes, 39.3% a presuntos homicidios y 10.6% a presuntos suicidios. En el mismo reporte, el Instituto precisa que la tasa nacional de defunciones externas fue de 65.6 por cada 100 mil habitantes.<sup>9</sup>

Dentro de esto, el INEGI reporta que en 2024 se registraron 39,919 defunciones por presunto accidente, y que de ellas el mayor porcentaje correspondió a accidentes de transporte, con 42.8%. De igual forma, el reporte señala que, del total de muertes por accidentes de transporte, 81.3% correspondió a hombres y 18.7% a mujeres. Estos datos permiten advertir que la siniestralidad vinculada al tránsito y al uso de la infraestructura vial mantiene un peso específico dentro de las causas externas de muerte en el país.<sup>10</sup>

A ello se suma que el mismo documento muestra, en su Cuadro 2, que los accidentes se ubican entre las principales causas de muerte en diversos grupos de edad. Este comportamiento confirma que los eventos asociados al tránsito y la circulación no forman un fenómeno marginal, sino uno de los principales riesgos para la vida y la

<sup>7</sup> Auditoría Superior de la Federación, *Evaluación número 1516-DE: Política Pública de Infraestructura Carretera*, Cuenta Pública 2020.

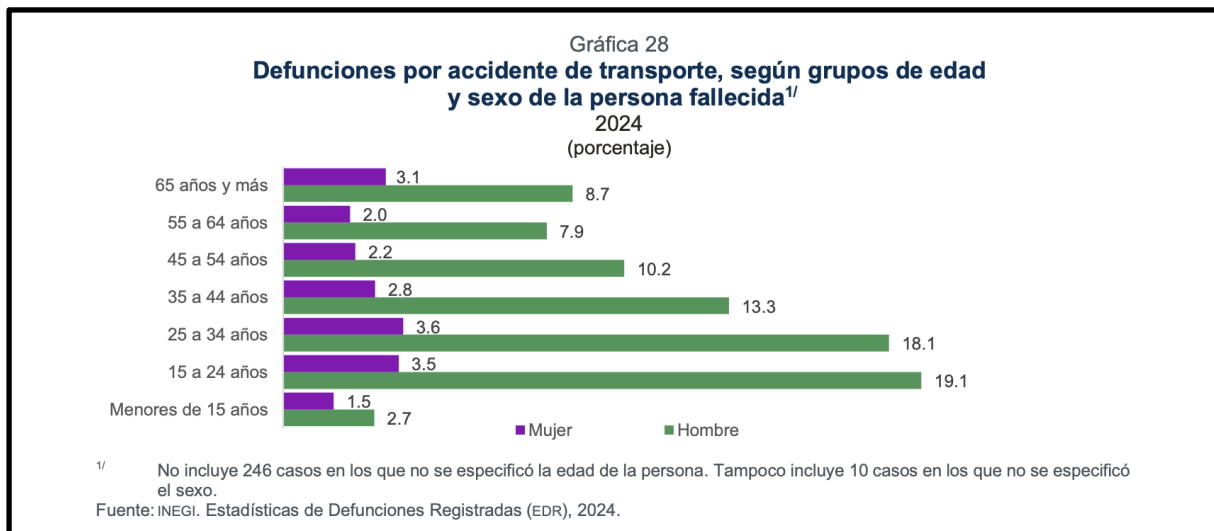
<sup>8</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, art. 22; Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, arts. 9, 33, 35 y 37; Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria*, art. 58.

<sup>9</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Estadísticas de Defunciones Registradas (EDR)*, 2024.

<sup>10</sup> INEGI, *Estadísticas de Defunciones Registradas (EDR)*, 2024.

integridad de varios sectores de la población.<sup>11</sup>

Si bien no toda defunción por accidente de transporte deriva del estado físico de la carretera, sí resulta razonable sostener que el mantenimiento y conservación adecuados de las vías forman parte de las condiciones materiales que el Estado debe garantizar para reducir riesgos en la circulación. Esta conclusión es consistente con



la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 33, que obliga a las autoridades a establecer estrategias, programas y planes encaminados a evitar muertes y lesiones mediante el mejoramiento de la infraestructura vial, así como el artículo 35 de la misma ley, que exige el mantenimiento adecuado para que las vías sean funcionales y se mantengan en el tiempo.<sup>12</sup>

En este contexto, permitir que los recursos que se destinan al mantenimiento y conservación de carreteras y caminos permanezcan expuestos a reducciones presupuestarias durante el ejercicio fiscal genera una contradicción entre la relevancia pública de esa función y el grado de protección que actualmente le otorga la ley. Si el orden jurídico identifica la conservación carretera como actividad de utilidad pública y además la legislación en materia de movilidad impone a las autoridades el deber de contar con infraestructura funcional y segura, entonces es congruente establecer una protección presupuestaria reforzada a los recursos que se destinan a esa finalidad.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> INEGI, *Estadísticas de Defunciones Registradas (EDR)*, 2024, cuadro 2.

<sup>12</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, arts. 33 y 35.

<sup>13</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, art. 22; Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, arts. 33 y 35; Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria*, art. 58.

<b>Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria</b>	
<b>Texto vigente DICE</b>	<b>Propuesta de modificación DEBE DECIR</b>
<p><b>Artículo 41.-</b> El proyecto de Presupuesto de Egresos contendrá:</p> <p>I. [...] II. [...] a) al w) [...]</p> <p><b>Sin correlativo</b></p> <p>III. [...]</p> <p>Las previsiones de gasto a las que se refieren los incisos j), o), r) y t) de la fracción II del presente artículo, en congruencia con los ingresos previstos en la iniciativa de Ley de Ingresos deberán contar, al menos, con la misma proporción del gasto programable con las que fueron aprobadas en el ejercicio fiscal inmediato anterior, siempre y cuando se hubiere cumplido con los objetivos y metas que para tal efecto se hayan definido en el Sistema de Evaluación del Desempeño para el Presupuesto de dicho ejercicio fiscal.</p>	<p><b>Artículo 41.-</b> El proyecto de Presupuesto de Egresos contendrá:</p> <p>I. [...] II. [...] a) a w) [...]</p> <p><b>x) Previsiones de gasto para la cobertura del mantenimiento y conservación de carreteras federales;</b></p> <p>III. [...]</p> <p>Las previsiones de gasto a las que se refieren los incisos j), o), r), t) <b>y x)</b> de la fracción II del presente artículo, en congruencia con los ingresos previstos en la iniciativa de Ley de Ingresos deberán contar, al menos, con la misma proporción del gasto programable con las que fueron aprobadas en el ejercicio fiscal inmediato anterior, siempre y cuando se hubiere cumplido con los objetivos y metas que para tal efecto se hayan definido en el Sistema de Evaluación del Desempeño para el Presupuesto de dicho ejercicio fiscal.</p>

<b>Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria</b>	
<b>Texto vigente DICE</b>	<b>Propuesta de modificación DEBE DECIR</b>
<p><b>Artículo 58.-</b> Las adecuaciones presupuestarias se realizarán siempre que permitan un mejor cumplimiento de los objetivos de los programas a cargo de las dependencias y entidades, y comprenderán:</p> <p>I. a III. (...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>No se podrán realizar reducciones a los programas presupuestarios ni a las inversiones dirigidas a la atención de la Igualdad entre Mujeres y Hombres, al Programa de Ciencia, Tecnología e Innovación; las erogaciones correspondientes al Desarrollo Integral de los Pueblos Indígenas y Comunidades Indígenas y la Atención a Grupos Vulnerables, salvo en los supuestos establecidos en la presente Ley y con la opinión de la Cámara de Diputados.</p>	<p><b>Artículo 58.-</b> Las adecuaciones presupuestarias se realizarán siempre que permitan un mejor cumplimiento de los objetivos de los programas a cargo de las dependencias y entidades, y comprenderán:</p> <p>I. a III. (...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>No se podrán realizar reducciones a los programas presupuestarios ni a las inversiones dirigidas a la atención de la Igualdad entre Mujeres y Hombres, al Programa de Ciencia, Tecnología e Innovación; las erogaciones correspondientes al Desarrollo Integral de los Pueblos Indígenas y Comunidades Indígenas y la Atención a Grupos Vulnerables <b>y las erogaciones programadas para la cobertura del mantenimiento y conservación de carreteras federales</b>, salvo en los supuestos establecidos en la presente Ley y con la opinión de la Cámara de Diputados.</p>

Por lo expuesto y fundado someto a consideración de esta asamblea el presente proyecto de:

**DECRETO**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se adiciona el inciso x) a la fracción II del artículo 41 y se reforma el último párrafo del artículo 58 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, para quedar como sigue:

**Artículo 41.-** El proyecto de Presupuesto de Egresos contendrá:

I. [...]

II. [...]

a) a w) [...]

**x) Provisiones de gasto para la cobertura del mantenimiento y conservación de carreteras federales;**

III. [...]

Las provisiones de gasto a las que se refieren los incisos j), o), r), t) **y x)** de la fracción II del presente artículo, en congruencia con los ingresos previstos en la iniciativa de Ley de Ingresos deberán contar, al menos, con la misma proporción del gasto programable con las que fueron aprobadas en el ejercicio fiscal inmediato anterior, siempre y cuando se hubiere cumplido con los objetivos y metas que para tal efecto se hayan definido en el Sistema de Evaluación del Desempeño para el Presupuesto de dicho ejercicio fiscal.

**Artículo 58.-** Las adecuaciones presupuestarias se realizarán siempre que permitan un mejor cumplimiento de los objetivos de los programas a cargo de las dependencias y entidades, y comprenderán:

I. a III. (...)

(...)

(...)

(...)

No se podrán realizar reducciones a los programas presupuestarios ni a las inversiones dirigidas a la atención de la Igualdad entre Mujeres y Hombres, al Programa de Ciencia, Tecnología e Innovación; las erogaciones correspondientes al Desarrollo Integral de los Pueblos Indígenas y Comunidades Indígenas y la Atención a Grupos Vulnerables **y las erogaciones programadas para la cobertura del mantenimiento y conservación de carreteras federales**, salvo en los supuestos establecidos en la presente Ley y con la opinión de la Cámara de Diputados.

**Transitorios**

**ÚNICO.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y deberá ser considerado en la elaboración del Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal inmediato posterior.

### Referencias

- ❖ Azzolini Bincasz, Alicia Beatriz. "Constitucionalización del interés superior de la niñez: el interés superior de la infancia en la doctrina de la SCJN". *Alegatos*, núm. 107 (enero/abril 2021): 49-73.
- ❖ Animal Político. "Te explico: cómo ha enfrentado el gobierno de Claudia Sheinbaum los contratos de medicamentos que heredó de la administración pasada." Animal Político. Última modificación [o fecha de publicación si está en la página]. <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/gobierno-sheinbaum-contratos-medicinas-amlo>
- ❖ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. *Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria*. Última reforma publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 16 de julio de 2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPRH.pdf>.
- ❖ Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. "Anexo 18 'Recursos para la Atención de Niñas, Niños y Adolescentes' (Aprobado 2020-2024, Ejercido 2020-2023)". Nota Informativa CEFP/059/2024, 28 de junio de 2024. <https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/nota/2024/notacefp0592024.pdf>.
- ❖ Freedman, Diego. "Consecuencias del interés superior del niño en los derechos sociales de la infancia". *Jura Gentium: Rivista di filosofia del diritto internazionale e della politica globale*, 2011. <https://www.juragentium.org/topics/latina/es/interes.htm>.
- ❖ Magaña Martínez, María Salomé, Yolanda Sosa y Silva García y Jesús Rodríguez Cebreros. "Progresividad de los derechos sociales frente a la pandemia COVID-19". *Derecho global. Estudios sobre derecho y justicia* 8, núm. 24 (julio 2023): 147-73. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2448-51362023000200047](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-51362023000200047).
- ❖ Mongua-Rodríguez, Norma, Guadalupe Delgado-Sánchez, Elizabeth Ferreira-Guerrero, Leticia Ferreyra-Reyes, Maribel Martínez-Hernández, Sergio Canizales-Quintero, Norma Aracely Téllez-Vázquez y Lourdes García-García. "Vacunación en menores de cinco años". *Salud Pública de México* 66, núm. 4 (julio-agosto 2024): 368-80. <https://doi.org/10.21149/15793>.
- ❖ Moreno González, Nathalia. "México enfrenta repunte de sarampión y tos ferina en 2025: autoridades refuerzan vigilancia y vacunación". *Consultor de salud*, 9 de junio de 2025. <https://consultorsalud.com.mx/mexico-enfrenta-repunte-sarampion-tos-ferina/>.

- ❖ Organización Mundial de la Salud. "Sarampión". 28 de noviembre de 2025. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/measles>.
- ❖ Secretaría de Salud. Dirección General de Epidemiología. "Situación epidemiológica de Enfermedades Prevenibles por Vacunación en México, SE 52". Boletín informativo No. 39, 31 de diciembre de 2025. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1046136/Boletin\\_informativo\\_39\\_EPV\\_SE\\_52\\_31\\_12\\_2025.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1046136/Boletin_informativo_39_EPV_SE_52_31_12_2025.pdf).
- ❖ Secretaría de Salud del Estado de Chiapas. "Aviso Epidemiológico: Incremento de casos probables de sarampión o rubéola". 2025. <https://saludchiapas.gob.mx/storage/app/media/Banners/Aviso%20Epidemiol%C3%B3gico%20ceve%20ok22.pdf>.
- ❖ Suprema Corte de Justicia de la Nación. Acción de inconstitucionalidad 187/2021. Pleno. Ponente: Juan Luis González Alcántara Carrancá. 27 de octubre de 2022. Registro digital 31645. *Semanario Judicial de la Federación*. <https://sjfsemanal.scjn.gob.mx/detalle/ejecutoria/31645>.
- ❖ La Jornada. "COFEPRIS autoriza uso de vacuna Cobaxin contra COVID-19." La Jornada, 6 de abril de 2021. <https://www.jornada.com.mx/noticia/2021/04/06/politica/cofepris-autoriza-uso-de-vacuna-covaxin-contra-covid-19-6370#:~:text=Es%20de%20recordar%20que%20es,compra%20de%20la%20vacuna%20Covaxin>
- ❖ La Jornada. "Adquiere SSA a sobreprecio 6 % de medicamentos, revela Eduardo Clark." La Jornada, 18 de marzo de 2025. <https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/03/18/politica/adquiere-ssa-a-sobreprecio-6-de-medicamentos-revela-eduardo-clark#:~:text=Ciudad%20de%20M%C3%A9xico,del%20Sector%20Salud%2C%20Eduardo%20Clark>
- ❖ *El Universal*. "Lo que se cae ahora es toda la licitación, no todo lo comprado: Eduardo Clark explica nulidad en compra de medicamentos." *El Universal*, 22 de mayo de 2025. <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/lo-que-se-cae-ahora-es-toda-la-licitacion-no-todo-lo-comprado-eduardo-clark-explica-nulidad-en-compra-de-medicamentos/#:~:text=Explic%C3%B3%20que%20lo%20que%20determin%C3%B3,porque%20el%20proceso%20estaba%20viciado>.
- ❖ Vega, Andrea. "UNOPS solo compró 50.8% de medicamentos y 55% del material de curación de la compra consolidada 2020." *Animal Político*, 28 de julio de 2021. <https://animalpolitico.com/2021/07/unops-compra-medicamentos-material-curacion-compra-consolidada-2020>
- ❖ Witker, Jorge. "Las instituciones de la reforma energética: Una aproximación jurídica". *Alegatos*, núm. 109 (septiembre/diciembre 2021): 663-88. <http://alegatos.azc.uam.mx/index.php/ra/article/download/1619/1589>.



**Emilio Suárez Licona**  
Diputado Federal



Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de mayo de 2026.

**Diputado Emilio Suárez Licona**