

El deterioro del pavimento, visible en baches de incidentes, pérdida de fricción y alta rugosidad se ha vuelto una falla estructural del servicio pública de infraestructura vial. Proponemos la ley antibache.

Cada año se registran del orden de 10 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 2013, alrededor de un tercio de los tramos libres de peaje de la red federal se clasificaban en mal estado y eso ha aumentado progresivamente.

En paralelo, la siniestralidad vial permanece elevada. Hemos encontrado y de repente nos encontramos en las noticias alguna muerte por un tema de bache y eso es algo que nosotros queremos atender ahora con esta iniciativa.

La mecánica del deterioro conocido es un bache sin atender, acelera la fatiga del firme circundante, obliga a maniobras evasivas, eleva el riesgo para motociclistas y multiplica el consumo del combustible.

Al mismo tiempo, nuestro país desaprovecha las oportunidades de economía circular con el fresado asfáltico y las llantas fuera de uso que siguen subutilizadas cuando ya existen prácticas consolidadas y avanzadas para reincorporar este tipo de material con seguridad y beneficio ambiental. Esta falta de aprovechamiento genera una percepción social de abandono y opacidad que erosiona la confianza en la autoridad encargada de conservar la red vial.

La iniciativa que presento hoy, a través de mi Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, parte de este diagnóstico y plantea un viraje jurídico del bacheo reactivo a la conservación del desempeño medible, verificable y sustentable. Convoca el desarrollo y uso de nuevas tecnologías en la materia, mediante esquemas de colaboración, comunidad científica, academia, iniciativa privada y niveles de gobierno municipal y estatal, sobre todo.

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:

1. 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, concretamente las metas de condición y desempeño que se fijen a través de un programa nacional de conservación vial, sustentable y un manual de conservación vial.

También, esta iniciativa propone como punto dos, asegurar tiempos de respuesta expedita en la reparación de baches y fallas. Aquí se introduce un estándar de atención que impida que un reporte validado quede sin respuesta por lapsos, por tiempos irrazonables.

Los plazos máximos que se proponen para la reparación, se propone que se establezcan en un Manual de Desempeño y en el Catálogo Nacional de Niveles de Servicio, y este nivel de atención no podrá exceder 72 horas a partir del reporte validado.

Como punto tres, es implementar un esquema integral de transparencia y participación mediante datos abiertos.

Cuatro. Fomentar la economía circular en la pavimentación y reducción de residuos sólidos.

Y, cinco, implementar estímulos fiscales focalizados para impulsar la conservación por desempeño y la innovación sustentable.

Aquí es aprovechar los materiales para convocar a nuevas tecnologías y que estas tecnologías se analicen por la academia, por los gobiernos y por las comodidades científicas para garantizar su efectivo desempeño dentro de las convocatorias de licitaciones. Por cuanto, es todo, diputada presidenta, con permiso. *(La iniciativa podrá ser consultada en el Diario de los Debates de esta fecha, en el Anexo I)*

La presidenta diputada Kenia López Rabadán: Muchas gracias, diputado. Túrnese a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.