



Dip. Alfredo Femat Bañuelos

Zacatecas, Zac a 08 de Octubre de 2024

DIRECCION DE APOYO PARLAMENTARIO
DE LA DE LA LXV LEGISLATURA DEL ESTADO
DE ZACATECAS.
PRESENTE.

Por medio del presente le envié un cordial saludo y de la manera más atenta le envié la proposición de **Punto de Acuerdo, para exhortar al Ejecutivo del Estado a considerar recursos suficientes en el presupuesto de egresos en el Estado de Zacatecas para el año 2025 con el objeto de dar mantenimiento y rehabilitación a las carreteras y caminos sacacosechas del Estado**, para que sea presentado en la próxima Sesión Ordinaria.

Sin más me despido no sin antes agradecer su atención a la presente.

Atentamente

Dip. Alfredo Femat Bañuelos
Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo



DIP. ALFREDO FEMAT BAÑUELOS

El que suscribe, Dip. Alfredo Femat Bañuelos, integrante del grupo parlamentario del Partido del Trabajo, de la LXV Legislatura del Congreso del Estado de Zacatecas, con fundamento en los artículos 22, fracción XVIII; 28, fracción I; 29, fracción XIII, y 52, fracción III; de la Ley Orgánica Del Poder Legislativo del Estado De Zacatecas y 94, 95, 98, fracción III, y 102 del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto a esta Honorable Legislatura, la siguiente proposición de **PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL EJECUTIVO DEL ESTADO A CONSIDERAR RECURSOS SUFICIENTES EN EL PRESUPUESTO DE EGRESOS EN EL ESTADO DE ZACATECAS PARA EL AÑO 2025 CON EL OBJETIVO DE DAR MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN A LAS CARRETERAS Y CAMINOS SACACOSECHAS DEL ESTADO**

Exposición de Motivos

1. De la infraestructura carretera en México

El mundo en el que hoy vivimos es un mundo totalmente interconectado entre sí. La globalización de las lógicas de mercado y de la manera en cómo nos comunicamos, cambió drásticamente desde que optimizamos la manera de transportarnos tras la revolución industrial y desde que conectamos nuestras principales ciudades por medio de rutas terrestres permanentes. De tal modo, hoy en día las carreteras que recorren el largo y ancho de nuestro territorio nacional constituyen un factor indispensable para el desarrollo de nuestras comunidades y sus economías. Desde los albores de nuestra especie la conectividad es igual a desarrollo, de ahí la necesidad de que los Estados propicien las condiciones para la inversión en su territorio, de que sean el principal eje constructor de infraestructura transformadora; pensando en lo local para actuar en lo global.

En lo que respecta a nuestro país, cabe señalar algunos datos interesantes en torno a la importancia de nuestra infraestructura carretera. El transporte de carga es una actividad esencial para nuestra economía pues por medio de este se transportan más del 80% de las

mercancías en nuestro país.¹ Si bien contamos con una importante infraestructura de transporte marítimo, como puertos de altura y puertos interiores; y de transporte aéreo, como aeropuertos; nuestra realidad geopolítica y geoeconómica, que nos coloca justo al sur de la principal economía del mundo, le otorga un papel preponderante a nuestra infraestructura y capacidades de transporte terrestre para el trasiego de mercancías.

Sobre este último punto conviene recordar que nuestra frontera terrestre con los Estados Unidos no solo es una de las más grandes del mundo, sino también una de las más transitadas; millones de toneladas en mercancías sobre cerca de 70,000 camiones de carga la cruzan día con día, abriéndose paso necesariamente por nuestra red carretera.² Y si bien en los últimos años ha habido voluntad política por impulsar medios de transporte alternativos para el transporte de mercancías (como el ferrocarril), en México la red carretera sigue siendo la infraestructura de transporte más utilizada.

Nuestras carreteras no solo son importantes en términos de comercio, sino también para aspectos de gobernabilidad, y de movilidad: en México, más del 96% de los pasajeros y más del 55% de la carga se transportan por carretera.³ También son esenciales para proveer de servicios esenciales a la población indistintamente de nuestra ubicación, y para garantizar un desarrollo social equilibrado. Por consiguiente, una insuficiencia de inversiones o una mala administración de la red carretera puede tener graves consecuencias para la economía y el bienestar social. Asimismo, las grandes crisis que hemos transitado a lo largo de estos años como la climática y la sanitaria han dejado una gran lección para el mundo y para nuestro país: la necesidad de contar en tiempos de emergencia con infraestructuras que conecten de manera eficiente y en todo momento a gobiernos, servicios públicos, comunidades, mercados y personas. En comunidades remotas, la cercanía de servicios de emergencias, y la presencia -o ausencia- de caminos en buen estado que les den accesibilidad, pueden hacer la diferencia entre la vida y la muerte.

A partir de las enseñanzas extraídas de la crisis de suministro de 2020 y la situación geopolítica actual, es vital recordar que la existencia de una infraestructura de transportes resiliente y en óptimas condiciones resulta fundamental para el desarrollo económico de un país o región, en la medida que esta fomenta la competitividad, impulsa el crecimiento y garantiza el abastecimiento, sobre todo en materias tan importantes como la seguridad alimentaria. En particular, una buena infraestructura de transporte impulsa el desarrollo mediante: *A) la disminución de los costos de comercialización y la generación de una mayor*

¹ Kensa Logistics. “¿Cuál es el medio de transporte de carga más usado en México?”. Ver en: <https://www.kensalogistics.com/cual-es-el-medio-transporte-carga-mas-usado-mexico>

² SRE. *Frontera México - Estados Unidos*. s.f.. Ver en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/9494/Presentaci_n_Frontera_Junio_2015_pdf.pdf

³ Datos del 2023 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. SCT. “5º Informe de labores, Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y transportes 2022-2023”. 1 de septiembre de 2023. Pág. 7. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/854284/5to_Informe_de_Labores_SICT.pdf

*integración de los mercados; y B) la promoción de la movilidad de los factores de la producción.*⁴

Así, México cuenta con una Red Nacional de Caminos (RNC) que contiene 178,216.89 km de carreteras, 527,743.52 km de caminos rurales y 124,983.66 km de vialidades urbanas.⁵ Datos más recientes de 2023 indican que 51,339 km pertenecen a carreteras federales y 103,023 km a carreteras estatales⁶. Nuestra red cuenta también con 24,944 sitios de interés como puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, entre otros, que resultan esenciales para el desarrollo de las entidades federativas, los municipios y las comunidades. Aunque las estadísticas se leen fácilmente con números “grandes”, el reto de dotar a nuestro país de conectividad mediante una infraestructura eficiente y resiliente continúa siendo uno de los pendientes más grandes para alcanzar progreso y desarrollo de la nación.

La cuestión es tan importante que el mismo Banco Mundial (BM) ha sugerido que la mejora en infraestructura puede aumentar el Producto Interno Bruto (PIB) en un 2-3%.⁷ Pues bien, hoy en día, el momento geopolítico nos favorece a partir del fenómeno del “*Nearshoring*”. Nuestro país necesita más que nunca revalorar la necesidad, no solo de construir nueva infraestructura carretera, si no de dar un mantenimiento a las ya existentes para poder aprovechar al máximo el potencial económico y comercial que tiene nuestro país.

No obstante, también es de suma importancia reconocer las múltiples realidades que vive nuestro país, pues, aunque arriben grandes capitales dentro de nuestro territorio, existen sectores de la economía, como el sector agrícola, que no deben descuidarse por su importancia estratégica. Cabe a bien recordar que México es un país con marcadas disparidades entre las regiones urbanas y rurales; esto debe cambiar. Las zonas rurales, que albergan a una parte significativa de la población en condiciones de pobreza, dependen de la infraestructura vial para acceder a servicios esenciales como la educación, la salud y el empleo, así como para comerciar sus productos en centros urbanos y poder transportarlos a centros de distribución. Es precisamente en estas vías donde podemos hacer cambios significativos.

Por ejemplo, en el sur de México, donde se encuentran algunos de los estados más vulnerables del país, como Oaxaca y Chiapas, la mejora de la infraestructura carretera ha permitido una mayor integración de estas regiones al mercado nacional al optimizar el flujo de personas y mercancías, favoreciendo la competitividad industrial, el desarrollo agrícola y

⁴ Banco de México. “Infraestructura de Transporte en México: Retos y Oportunidades”. 16 de diciembre, septiembre. Ver en: <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/reportes-sobre-las-economias-regionales/recuadros/%7B8F14807A-69C7-836D-80CE-8FC634E5EECA%7D.pdf>

⁵ Datos del 2023 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. SCT. “5º Informe de labores, Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y transportes 2022-2023”. 1 de septiembre de 2023. Pág. 7. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/854284/5to_Informe_de_Labores_SICT.pdf

⁶ *Idem*.

⁷ Banco Mundial. “*Las inversiones sociales y en infraestructura pueden impulsar el crecimiento y la prosperidad compartida en América Latina y el Caribe*”. 14 de octubre de 2022. Ver: <https://tinyurl.com/Banco-Mundial-BM>

el turismo.⁸ Un informe de la *Comisión Económica para América Latina y el Caribe* (CEPAL) indica que mejorar las carreteras en las zonas rurales puede reducir las tasas de pobreza en hasta un 15%, al mejorar el acceso de las personas a mercados y servicios básicos.⁹ Nuestro estado, Zacatecas, también tiene el potencial de crecer más si mejoramos la conectividad de nuestros caminos urbanos y rurales, en pro del desarrollo de nuestros agentes económicos, desde el empresario más grande hasta el campesino más humilde y productivo.

2. *De la Importancia de las carreteras y caminos para el desarrollo rural.*

Como ya se mencionó brevemente, los caminos y carreteras juegan un papel esencial en el desarrollo rural al dejar atrás grandes beneficios para las comunidades agrícolas; entre ellos se encuentra garantizar su acceso a servicios básicos, fomentar su desarrollo económico, reducir sus índices de pobreza mediante un mayor desarrollo social y el acceso a tecnologías, y garantizar su resiliencia ante desastres naturales -mismos que hoy se agudizan ante la gran sequía que vive nuestra región.

Respecto al primer punto, la infraestructura carretera juega un papel crucial para construir caminos que se direccionen hacia la superación de la cruel marginación que viven muchas comunidades en nuestro Estado. Pues con ella se conectan a las poblaciones rurales con hospitales, escuelas, servicios de emergencia, de seguridad pública y otros servicios que impactan en la calidad de vida de sus habitantes. Los datos más recientes del INEGI apuntan a que en México hay cerca de 69% de localidades rurales sin ameznamiento, lo que equivale a 126,624 localidades con infraestructura vial deficiente alrededor del país.¹⁰

Respecto al segundo punto, las carreteras -así como los caminos saca cosecha de los que se hablará a continuación- no solo facilitan el transporte de los productos, conectando a las comunidades rurales con diferentes mercados lo que también ayuda tanto a grandes como pequeños productores a mejorar sus ingresos, sino que la inversión en esta infraestructura para el sector agrícola fortalece la seguridad alimentaria para el país entero. Sobre el tercer punto, la conectividad vía terrestre otorga a las comunidades rurales una mayor cohesión social, un mayor intercambio cultural y mejores oportunidades de movilidad social al mejorar el acceso al empleo en otras regiones. Todo lo anterior contribuye según un estudio del 2006 a una reducción sustancial de la pobreza al disminuir los tiempos de trayecto recortando las distancias de viaje entre las comunidades y los servicios sociales básicos, en contextos rurales donde las largas distancias suelen ser la norma.¹¹

⁸ Daniel García. "Invierten más de 190 mdp en carreteras de Chiapas". *Cuarto Poder*. 23 de septiembre de 2023. Ver en: <https://www.cuartopoder.mx/chiapas/invierten-mas-de-190-mdp-en-carreteras-de-chiapas/464702>

⁹ CEPAL. "Impactos sociales de los caminos rurales en Mesoamérica". *CEPAL*. 2021. Ver en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/035e66d7-39c6-4040-be03-a4e00535a1a4/content>

¹⁰ INEGI. *¿Qué hay en las localidades rurales de México?* 2020. Ver en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463915119.pdf

¹¹ Bryceson, Deborah Fahy, Annabel Bradbury, and Trevor Bradbury. "Roads to poverty reduction? Exploring rural roads' impact on mobility in Africa and Asia." *Development Policy Review* 26.4 (2008): 459-482. Ver en: <https://tinyurl.com/Roads-to-poverty-reduction>

Ahora bien, el impacto del buen o mal estado de estas carreteras y caminos puede verse reflejado en diversos aspectos de la economía agrícola. El principal aspecto es el concerniente al acceso a los mercados. Una carretera en buen estado es capaz de conectar productores y consumidores de productos agrícolas garantizando un transporte rápido y eficiente lo que permite a los agricultores vender productos más frescos y hacer recortes en los gastos de transporte. Por el contrario, si la carretera está en mal estado el costo y tiempo de transporte aumentan, también aumenta la probabilidad de deterioro en productos perecederos o de pérdidas postcosecha, lo que termina por impactar no solo a los bolsillos de los productores, sino también en última instancia al poder adquisitivo de los consumidores finales: las familias mexicanas y zacatecanas.

Este mismo principio de abaratamiento o encarecimiento del producto se ve afectado por los costos de transportación de los insumos en cada etapa de la producción agrícola: desde la adquisición de semillas y fertilizantes, hasta la entrega final del producto a los consumidores. Evidentemente, lo anterior termina afectando de manera inevitable la competitividad de los productores, pues los caminos podrían o no, dependiendo de su existencia y estado, conectarlos a mercados más grandes dónde vender sus productos para generar mayores ingresos, vendiendo más con mejores precios. Además, la conectividad vial fomenta la aparición de industrias complementarias como el turismo rural en torno a las comunidades, lo que diversifica sus economías, generando empleo y atrayendo inversiones.

3. Contexto de las carreteras y caminos saca cosechas en Zacatecas durante los últimos años

Como es de conocimiento público, en nuestro país algunas carreteras están a cargo del gobierno federal y otras tantas, la mayoría, a cargo de los gobiernos estatales. Estas últimas son responsabilidad de los gobiernos de cada entidad federativa y como lo señala el INEGI, pueden incluir carreteras pavimentadas y revestidas, así como caminos rurales y brechas.¹²

En el caso de Zacatecas, aunque no hay una cifra exacta actualizada de cuántos de estos caminos y carreteras están a su cuidado exclusivo, gracias a cifras del INEGI del 2011 sabemos que por lo menos contamos con una longitud total de alrededor de 11,931.24 kilómetros de infraestructura de carretera a la que hay que dar mantenimiento en coadyuvancia con el gobierno federal y los ayuntamientos.¹³ De estos más de 11 mil km de carreteras, 1,500 pertenecían al troncal federal, poco más de 4,000 a carreteras secundarias o alimentadoras estatales, 5,000 a caminos rurales y cerca de 1,300 a brechas mejoradas; por lo que como mínimo, actualmente el gobierno del estado debería de disponer de recursos suficientes para dar mantenimiento a al menos 9,500 km de las carreteras y caminos antes mencionados.¹⁴ Zacatecas también tiene acceso a algunas de las principales carreteras del

¹² INEGI. "Infraestructura de Zacatecas". s.f. Ver en:

<https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/zac/economia/infraestructura.aspx>

¹³ *Idem.*

¹⁴ *Idem.*

país, como la 23, 45, 49 y 54 lo que añade importancia y complejidad al mantenimiento y restauración de sus principales vías de comunicación.¹⁵

Si bien en los últimos años Zacatecas ha experimentado cierta mejora en cuanto a lo que infraestructura vial respecta, por ejemplo, mediante la implementación del Plan Estatal de Rescate Carretero de la presente administración, el cual ha destinado más de 2,700 millones de pesos para reconstruir más de 2,000 km de vialidades, aún queda bastante trabajo por hacer. Este programa ha realizado importantes avances en Tepetongo-Huejúcar donde entregó un tramo, de 7 kilómetros rehabilitados, en beneficio de más de 7 mil usuarios y en el que se invirtieron 7.8 millones de pesos.¹⁶ Tan solo en 2024 se concluyeron 25 km de vialidades restauradas en cinco municipios. También se destinaron recursos para la Colonia Progreso, en Río Grande, donde se invirtieron 5 millones 667 mil pesos en 5 kilómetros de superficie para conectar mediante una carretera las comunidades Colonia Progreso y Nicolás Bravo.¹⁷ Y según el medio La Jornada: “La mejora de la red carretera estatal contempla la reconstrucción de la carretera Guadalupe de Trujillo, en Fresnillo; la modernización de las carreteras Tenayuca-Los Terrones, en Apulco; San Antonio de Guadalupe, en Chalchihuites; El Machucado, en Pinos; el Libramiento Chaparrosa, en Villa de Cos; y el tramo La Ballena-La Lagunita, en Villa Hidalgo”.¹⁸

Pese a que estas obras buscan reducir el aislamiento de comunidades rurales y facilitar el acceso a mercados y servicios básicos, contribuyendo al desarrollo económico de la región, los pobladores siguen denunciando el mal estado en diversos puntos de las vías de comunicación estatales. Tal es el caso de la carretera en Vetagrande, que conecta al municipio con la autopista Zacatecas-Salttillo, donde en agosto los pobladores reprochaban al gobierno el mal estado de la misma y cansados de la situación han decidido rellenar los baches ellos mismos para evitar accidentes.¹⁹ En los municipios de Huanusco y San Martín la situación ha sido similar, con habitantes fastidiados bloqueando las carreteras para denunciar su mal estado y falta de mantenimiento.²⁰ Otro ejemplo de carretera en mal estado

¹⁵ Gobierno del Estado de Zacatecas. ¿Cómo llegar a Zacatecas? s.f.. Ver en: <https://www.zacatecatravel.com/comollegar>

¹⁶ Redacción La Jornada Zacatecas. “Llega Plan Estatal de Rescate Carretero al sur de Zacatecas”. *La Jornada Zacatecas*. 6 de agosto del 2024. Ver en: <https://ljz.mx/08/06/2024/llega-plan-estatal-de-rescate-carretero-al-sur-de-zacatecas/>

¹⁷ Gobierno de Zacatecas. “Continúa Gobernador David Monreal el Programa de Rescate Carretero; inaugura vialidad en Colonia Progreso, Río Grande”. *Zacatecas.gob.mx*. 24 septiembre, 2024. Ver en: <https://www.zacatecas.gob.mx/continua-gobernador-david-monreal-el-programa-de-rescate-carretero-inaugura-vialidad-en-colonia-progreso-rio-grande/>

¹⁸ Redacción La Jornada Zacatecas. “Avanza plan de reconstrucción y modernización de la red carretera en el estado de Zacatecas”. *La Jornada Zacatecas*. 5 de marzo de 2022. Ver en: <https://ljz.mx/05/03/2022/avanza-plan-de-reconstruccion-y-modernizacion-de-la-red-carretera-en-el-estado-de-zacatecas/>

¹⁹ Staff NTR. “Reprochan poca atención a carretera en Vetagrande”. *NTR*. 28 de agosto de 2024. Disponible en: <https://ntrzacatecas.com/2024/08/denuncian-mal-estado-de-carretera-en-vetagrande-habitantes-la-reparan/>

²⁰ Al respecto ver las siguientes notas periodísticas: Mávil, Irving. “Reprochan poca atención a carretera en Vetagrande”. *Meganoticias*. 18 de junio de 2021. En: <https://www.meganoticias.mx/zacatecas/noticia/habitantes-de-san-martin-jilotepec-denuncian-mal-estado-de-carretera/251565> y Redacción Zacatecas Hoy. “Habitantes de Huanusco bloquean carreteras en protesta por mal estado de las vías de comunicación.” *Zacatecas Hoy*. 16 de julio de 2024. Disponible en:

es el tramo Tlaltenango – Momax, donde han acontecido decenas de accidentes.²¹ Estos ejemplos son evidencia clara de que, pese a los esfuerzos previos del gobierno estatal, aún hay localidades que permanecen desatendidas ya sea por falta de capacidad o de recursos.

Cabe recordar que, en nuestra entidad, la Secretaría de Obras Públicas (SOP) es la dependencia responsable del mantenimiento y la rehabilitación de las carreteras estatales.²² La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Zacatecas en su artículo 33 fracción X. establece explícitamente que es facultad de la SOP “Conservar y mantener en condiciones adecuadas la red estatal de carreteras y caminos rurales”. También gestiona la infraestructura vial del estado, coordinando proyectos de pavimentación, modernización y reparación de caminos con el gobierno federal y los municipios, mientras que a través de convenios facilita la maquinaria y recursos a los ayuntamientos para la conservación de caminos rurales y carreteras clave.

Por otro lado, los caminos rurales o “saca cosechas” se erigen como pilares esenciales del desarrollo rural, a la par de las carreteras. Estos permiten a las pequeñas comunidades rurales o zonas de cultivo sacar de sus predios lo que cosechan para su posterior venta en los mercados populares, locales y regionales.²³ Ello los convierte en una parte fundamental del engranaje económico del país, pues otorgan accesibilidad directa a las zonas rurales que producen la mayoría de los insumos primarios que consumimos.

Al igual que las carreteras, su mantenimiento resulta fundamental para minimizar pérdidas postcosecha pues el aumento en los traslados y el difícil acceso a los mercados, producto de un camino en mal estado, suelen generar aumentos en los precios, así como externalidades que en última instancia son cargadas al consumidor final. Es por ello por lo que, ante continuas y constantes exigencias de los ejidatarios de otorgar mantenimiento a tan importantes vías de comunicación, los ayuntamientos de municipios rurales, reconociendo la importancia de estos, mantienen el tema dentro de sus prioridades presupuestarias. Empero, aunque el gobierno estatal y los ayuntamientos han invertido millones de pesos en este tipo de infraestructuras, lo cierto es que queda aún mucho trabajo por hacer.²⁴

Cabe recalcar que el mantenimiento y restauración de dichos caminos de terracería generalmente recae en los ayuntamientos quienes consideran dichas tareas dentro de sus respectivos reglamentos internos. No obstante, debido a limitaciones presupuestales, los

<https://zhn.com.mx/2024/07/16/habitantes-de-huanusco-bloquean-carreteras-en-protesta-por-mal-estado-de-las-vias-de-comunicacion/>

²¹ Varela, Miguel. “Las carreteras de Zacatecas”. *El Sol de Zacatecas*. 16 de mayo de 2022. Ver en:

<https://www.elsoldezacatecas.com.mx/analisis/las-carreteras-de-zacatecas-8287528.html>

²² Ley Orgánica De La Administración Pública Del Estado De Zacatecas. Ver en:

<https://www.congresozaac.gob.mx/64/ley&cual=56&tipo=pdf>

²³ SCT. “Programas de Bienestar: Construcción, Modernización y Conservación de Caminos Rurales y Alimentadores”. *Gobierno de Mexico*. 14 julio, 2020. Ver en: <https://tinyurl.com/SCT-Conserv-caminos-rurales>

²⁴ Webmaster Zacatecas. “Anuncia Gobernador David Monreal 30 mdp para la rehabilitación de carreteras y caminos sacacosechas de Valparaíso”. *Secretaría de Turismo. Estado de Zacatecas*. 31 de mayo de 2022. Ver en: <https://turismo.zacatecas.gob.mx/anuncia-gobernador-david-monreal-30-mdp-para-la-rehabilitacion-de-carreteras-y-caminos-sacacosechas-de-valparaiso/>

municipios suelen colaborar con el gobierno estatal quien, en el caso de Zacatecas, puede intervenir con recursos y maquinaria para rehabilitar caminos estratégicos para la actividad agrícola. Por ello es importante que las partidas presupuestales destinadas al mantenimiento de caminos y carreteras cuenten con recursos suficientes para atender este tipo de situaciones.

A modo de resumen, las carreteras en buen estado permiten reducir costos de transporte, minimizar pérdidas de productos y mejorar el acceso a insumos y mercados, incrementando la rentabilidad y productividad del sector. Por otro lado, la infraestructura deficiente aumenta los costos, limita el acceso a servicios y disminuye la calidad de los productos. Por ello, la inversión en infraestructura vial urbana y rural es fundamental para garantizar un sector agrícola competitivo, especialmente en regiones en desarrollo como la nuestra donde el impacto de una mala infraestructura puede ser devastador para la seguridad alimentaria.

Por ello es importante que, en la partida presupuestal destinada al mantenimiento y restauración de caminos y carreteras del Presupuesto de Egresos del Estado, los legisladores se aseguren de que la propuesta del ejecutivo contenga la cantidad de recursos suficiente para atender a las demandas de sus representados y para que la SOP realice su trabajo. De lo contrario nos arriesgamos a limitar nuestro desarrollo económico y social por debajo de lo que pudiera permitirnos nuestro potencial, condenando a nuestros pobladores a transitar por caminos inseguros, aislando a nuestras comunidades, limitando la competitividad de nuestros productores y disuadiendo la inversión.

Por lo expuesto anteriormente, se somete a su consideración el siguiente:

Punto de Acuerdo

PRIMERO. La Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, exhorta respetuosamente al titular del ejecutivo del estado para que, a través de la Secretaría de Finanzas, se consideren en el proyecto del presupuesto de egresos del 2025 mayor recurso para el mantenimiento, reconstrucción y rehabilitación de carreteras, caminos rurales y caminos saca cosechas de todo el territorio estatal.

Atentamente

Dip. Alfredo Femat Bañuelos
Coordinador del Grupo Parlamentario del PT