

## HONORABLE ASAMBLEA

La Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo; con fundamento en las facultades que les confieren los artículos 8 fracción II, 52 fracción I, 62 fracción XI y XXVII, 63, 64 fracción I, 69, 240 y 243 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, la propuesta de acuerdo con el tenor de los siguientes:

### ANTECEDENTE

**PRIMERO.** – En sesión de Pleno de la Septuagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán, celebrada 14 catorce de diciembre del 2022 dos mil veintidós, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Comunicaciones y Transportes; de la Ley de Tránsito y Vialidad; de la Ley Orgánica de la Administración Pública; de la Ley de Hacienda; todas, del Estado de Michoacán de Ocampo, y de la Ley de Ingresos del Estado de Michoacán de Ocampo, para el Ejercicio Fiscal del Año 2022.

En su exposición de motivos de la Iniciativa con Proyecto de Decreto en síntesis propone

*“...En Michoacán, personas de la iniciativa privada ofrecen mediante las plataformas digitales el servicio de transporte de personas y de mercancías varias utilizando vehículos particulares, el problema que se genera es que se desconoce la ubicación de las empresas que operan las plataformas digitales y por tanto la identificación de los vehículos con los cuales se presta ese servicio, no están debidamente registrados, tampoco cuentan con permisos, placas o con algún distintivo visible que indique al usuario o a las autoridades el tipo de servicio que están prestando, además, no cuentan con el seguro correspondiente para que cubra los gastos médicos de los ocupantes en caso de accidente, ni se cuenta con el registro de los choferes para ubicarlos en caso de la comisión de un delito.*

*Respecto de los particulares que conducen los vehículos para prestar el servicio de transporte de personas, mercancías y artículos, mediante la incorporación a una plataforma digital, prestan el servicio sin contar con una licencia de conducir acorde al servicio que están prestando, dejando entrever que los conductores pudieran no contar con la debida capacitación para brindar este tipo de servicio, se debe considerar que los conductores en la prestación de este tipo de servicios, por lo general se someten a*

*mucho estrés, por lo que de no contar con la capacitación debida, ponen en riesgo la integridad de los pasajeros, transeúntes u otros conductores.*

*Por lo que con la presente iniciativa proponemos que la Secretaría de Desarrollo y Movilidad implemente un registro de los vehículos y operadores que prestan el servicio privado mediante plataformas digitales; para lo cual deberán cumplir con todos los requisitos que se establezcan, como por ejemplo: contar con un seguro de gastos médicos y daños a terceros, contar con la licencia de conducir correspondiente a la modalidad del servicio, la revisión mecánica que acredite que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones, así como acreditar la procedencia lícita del vehículo y hacer el pago de los derechos correspondientes, una vez que ha cumplido con todos los requisitos, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad les expedirá una tarjeta de control y un holograma con código QR el cual deberá portar en un lugar visible para su identificación...”*

SEGUNDO.- En sesión de Pleno de la Septuagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán, celebrada el día 29 veintinueve de marzo del 2023 dos mil veintitrés, se presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto, por el que se adiciona la fracción VI Bis al artículo 6 de la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo, para su estudio, análisis y dictamen.

En su exposición de motivos de la Iniciativa con Proyecto de Decreto en síntesis propone:

*“...Aunque el establecimiento de casetas de cobro en los caminos y puentes concesionados está reglamentado en el orden jurídico y éstas tengan la finalidad de que las empresas concesionarias recuperen su inversión por haber construido la vialidad, es un hecho que para algunas poblaciones cercanas a las casetas de peaje, el tener que pagar diariamente para ejercer su derecho a transitar por estos caminos con el fin de llegar a su fuente de trabajo, escuela o realizar..*

*cualesquiera otras actividades del día a día, tiene un impacto negativo en su economía. Y es que, con frecuencia, no existe una vía alterna para que los pobladores puedan desplazarse, dejando a las personas sin opción viable para llevar a cabo sus actividades diarias, de las cuales, en muchos casos, depende su subsistencia. Los pobladores de los municipios vecinos de las casetas que trabajan en otra ciudad y deben trasladarse diariamente entre áreas geográficas a distintos niveles, entre estados y municipios. Esta gente se traslada, principalmente, por casos de movilidad cotidiana, la cual se define por prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia, donde los dos principales propósitos son el trabajo y el estudio. Para estas personas, los pagos en casetas deberían cancelarse o deberían contar con un programa tarifario especial para residentes, estudiantes o trabajadores que pueda apoyar su economía frente a la falta de medios de transporte público eficientes. Aunque en algunos casos eso es cierto, hay muchas carreteras de cuota que se encuentran entre las más peligrosas del país y donde a pesar de los altos costos de peaje, la seguridad para los usuarios no ha podido ser garantizada. Partiendo de este considerando, si una vía de*

*cuota es insegura, los tramos o vías federales exentos de pagos y vigilancias se vuelven más inseguros. La gente no debería arriesgar su seguridad. Ejemplo de esto lo encontramos que la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga alerta que existe un incremento de robo en carreteras del país, y Michoacán ocupa el cuarto lugar. A través de datos revelado por la Guardia Nacional de cuáles son las carreteras más peligrosas del país, Michoacán ocupa segundo lugar, no muy alejada del primer puesto, en la Carretera Federal 37D, también conocida como la Autopista Siglo XXI, la cual inicia en Uruapan y termina en Lázaro Cárdenas, se registraron 17 denuncias, solo 5 menos que el primer lugar. Pagar un peaje no es garantía de que los usuarios tendrán un viaje seguro; pese a eso, hay quienes se ven obligados a pagar las cuotas diariamente para satisfacer sus necesidades y obligaciones laborales. En este sentido, obligar a la ciudadanía a transitar por carreteras libres de pago que no garantizan su seguridad e integridad es algo que debemos corregir además de impulsar la creación y operación de medios de transporte público dignos y eficientes...”*

TERCERO. - En sesión de Pleno de la Septuagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán, celebrada el día 28 veintiocho de junio del 2023 dos mil veintitrés, se presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el primer párrafo del artículo 20 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

En su exposición de motivos de la Iniciativa con Proyecto de Decreto en síntesis propone:

*• Garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas que circulan en las vías públicas del Estado, así como regular la política, planes y programas de seguridad vial para tales fines. • Establecer como principio fundamental de la seguridad vial que “Toda muerte por accidente de tránsito es prevenible”. • Establecer quiénes son las autoridades competentes para la creación e integración del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, así como sus atribuciones. Asimismo, se establece que el Estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, llevarán a cabo la gobernanza de acuerdo a sus ordenamientos legales en cumplimiento a las acciones previstas en esta ley mediante el Consejo Estatal. • Indicar el procedimiento para financiar proyectos en materia de Seguridad Vial. • Estipular que se debe fomentar una cultura de respeto a las personas peatonas y usuarias del transporte por parte de quienes intervienen en esta materia. • Establecer las directrices generales, así como los derechos y obligaciones que deberán cumplir los actores para el desarrollo de sus actividades, en atención a lo que determine el Gobierno del Estado y los municipios. • Enumerar las facultades del Estado, en conjunto con diversas dependencias, de las entidades federativas y de los municipios en el tema. • Establecer que para conducir vehículos motorizados dentro del territorio estatal será necesario contar con una licencia para conducir. • Establecer los componentes mínimos del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, regulando su operación y atribuciones, así como de las autoridades competentes en la materia. Como podemos observar es una ley que integra varias cuestiones no previstas en las leyes que se tenían, de ahí que se abrogaran la Ley de*

*Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo y la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo y que se derogaran varios títulos de la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán.*

CUARTO. - En sesión de Pleno de la Septuagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán, celebrada el día 15 quince de noviembre del 2023 dos mil veintitrés, se presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante el cual se adicionan los artículos 175 bis, 175 ter, 175 quáter, 175 quinquies, 175 sexies, 175 septies, 175 octies, 175 nonies, 175 decies, 175 undecies y 175 duodecies de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

En su exposición de motivos de la Iniciativa con Proyecto de Decreto en síntesis propone:

*“Asimismo, no es menester de la presente iniciativa el regular aquellos estacionamientos que se encuentran asignados o administrados directamente a los ayuntamientos o gobiernos municipales, toda vez, que estos tienen su propia reglamentación, requisitos, ingresos y formas de operación. Dando la misma continuidad a la argumentación vertida, en el mismo Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), se tienen registrados 72 centros comerciales en el Estado de Michoacán, para la capital del Estado hay un registro de 27 centros comerciales. A partir del aprovechamiento de los registros administrativos de los establecimientos particulares de salud de 2019, se registraron para Morelia 32 establecimientos particulares de salud según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Con los datos expuestos, se puede concluir que los establecimientos que son objeto de este proyecto son sin duda para Michoacán una fuente de empleos, servicios y detonantes de la economía en nuestro Estado, sin embargo, algunos de estos establecimientos comerciales adicionan un costo extra a la economía familiar de los michoacanos. La necesidad para los establecimientos comerciales o de servicios de contar con cajones de estacionamiento, no lo es la de ofrecer un servicio adicional por lo cual deban cobrar una contraprestación a sus clientes, sino viene de una obligación legal que tienen de contar con estos estacionamientos, lo cual tiene que estar contemplado en los reglamentos de construcción municipal. Cotidianamente observamos que las plazas y centros comerciales de Michoacán, son altamente concurridos por personas que de manera habitual acuden a realizar compras, o adquirir bienes y servicios, además de que también aprovechan sus espacios como áreas de esparcimiento, entretenimiento y distracción. En Michoacán, un gran número de plazas comerciales cuentan con tiendas departamentales y de autoservicio, restaurantes, cafeterías, cines, bancos, agencias de viajes, juegos infantiles e incluso con áreas de espectáculos y eventos públicos que se efectúan para atraer a los consumidores...*

*Un tema que no puede escapar en materia de también de movilidad, que sigue sin regularse en el Estado y por los ayuntamientos, es el relacionado con los*

*“acomodadores o valet parkings”. Dejando claro, que es un empleo digno para quienes así lo ejercen, no obstante que su vacío jurídico, permite que empresas contraten a su personal de manera irregular o solamente bajo propinas, sin suelo fijo, sin uniformes, ni acreditación, no existe un padrón exacto de cuántas empresas hay, cuántos empleados tienen, suelen obstaculizar la vía pública con sus estaciones de espera, las tarifas que establecen son a su propio criterio, haciéndolas obligatorias para los clientes y usuarios, todo con el poder de un boleto enmocado que los faculta para cobrarte. De igual forma, en caso de un percance o daño al automóvil (bajo su resguardo), no se hacen de ninguna manera responsables, entre la empresa y el establecimiento solamente se echan la culpa mutuamente ante cualquier situación. Siendo este un tema de movilidad, es que se presentan también diferentes reformas en la materia, con la finalidad de brindar certeza jurídica, con un padrón confiable de empresas prestadoras de servicio, de igual forma con un padrón de trabajadores, con una razón social clara y constituida, para que los ayuntamientos en el ámbito de su competencia los reglamenten correctamente y los clientes tengan la confianza plena de a quien le están entregando su automóvil y la empresas cuenten con un seguro obligatorio ante cualquier situación que se genere durante su estancia y cuidado..”*

Por lo que, la Comisión de Comunicaciones y Transportes, arribo a las siguientes:

## CONSIDERACIONES

El Congreso del Estado es competente para legislar, reformar y derogar las leyes o decretos, conforme lo establecido por el artículo 44 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo.

Que de conformidad al artículo 69, de la Ley Orgánica y de Procedimientos del H. Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, la Comisión de Comunicaciones y Transportes es competente para estudiar, analizar y dictaminar los asuntos que le sean turnados por el Pleno de esta Septuagésima Sexta Legislatura.

Que las iniciativas en estudio, análisis y dictamen, enlistadas en el capítulo de antecedentes de este dictamen, fueron recibidas por esta Comisión mediante entrega recepción de fecha nueve de octubre del año en curso, por lo que en reunión de trabajo de fecha seis de noviembre del año curso, esta Comisión de Dictamen procedió a su estudio análisis y dictamen.

Los Diputados integrantes de esta Comisión de Dictamen, encontramos que las iniciativas motivo del presente dictamen no fueron dictaminadas de conformidad con el párrafo primero del artículo 243 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, que dispone de un plazo de 90 días hábiles para su dictaminación y que tampoco se solicitó la prórroga correspondiente de conformidad con el segundo párrafo del numeral en cita, ahora bien de conformidad con el artículo 240, de nuestra Ley Orgánica, “aquellas

*iniciativas que no fueron dictaminadas durante el ejercicio de la legislatura en la que se presentaron, serán objeto de archivo definitivo en la siguiente legislatura”.*

Atentos a lo anterior, los diputados integrantes de esta Comisión de Comunicaciones y Transporte, consideramos que las materias que abordan las iniciativas que se dictaminan, no son procedentes en los términos propuestos, por lo que arribamos al acuerdo de que dichas Iniciativas deben turnarse para su archivo, como asuntos debidamente estudiados y analizados, pues no recayó sobre las mismas acuerdo de dictamen alguno.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en la fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo y artículos 52 fracción I, 53, 62 fracción XXVII, 64 fracción I, 69, 240, 243 y 244 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, Los Diputados que integramos la Comisión de Comunicaciones y Transportes; nos permitimos someter a consideración del Pleno de esta Septuagésima Sexta Legislatura el siguiente proyecto de:

#### ACUERDO

**PRIMERO.** – Se declara el archivo definitivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Comunicaciones y Transportes; de la Ley de Tránsito y Vialidad; de la Ley Orgánica de la Administración Pública; de la Ley de Hacienda; todas, del Estado de Michoacán de Ocampo, y de la Ley de Ingresos del Estado de Michoacán de Ocampo, para el Ejercicio Fiscal del Año 2022.

**SEGUNDO.** - Se declara el archivo definitivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto, por el que se adiciona la fracción VI Bis al artículo 6 de la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo.

**TERCERO.** - Se declara el archivo definitivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el primer párrafo del artículo 20 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

**CUARTO.**- Se declara el archivo definitivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante el cual se adicionan los artículos 175 bis, 175 ter, 175 quáter, 175 quinquies, 175 sexies, 175 septies, 175 octies, 175 nonies, 175 decies, 175 undecies y 175 duodecies de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

**QUINTO.** - Notifíquese el presente acuerdo a la Mesa Directiva del Congreso del Estado para los efectos procedentes. -----

**Palacio del Poder Legislativo,** Morelia, Michoacán a 06 seis de noviembre del 2024 dos mil veinticuatro. -----

**COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**DIP. HUGO ERNESTO RANGEL VARGAS**  
**PRESIDENTE**

**DIP. JUAN CARLOS BARRAGAN VELEZ**  
**INTEGRANTE**

La presente foja corresponde al Dictamen con proyecto de acuerdo, donde se declara el archivo definitivo de las iniciativas con proyecto de decreto que fueron turnadas Comisión de Comunicaciones y Transportes, por la septuagésima quinta legislatura, de fecha 05 de noviembre del año 2024, que contiene 01 de 07 fojas impresas por una sola de sus caras. -----