



HONORABLE ASAMBLEA

A la Comisión de Comunicaciones y Transportes, con fecha 13 de noviembre del 2019, se turnó para estudio, análisis y dictamen, iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones VI y XII del artículo 15, y el artículo 53 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por la diputada Mayela del Carmen Salas Sáenz, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Regeneración Nacional.

1

ANTECEDENTE

ÚNICO.- Con Fecha 08 de noviembre de 2019, la diputada Mayela del Carmen Salas Sáenz, presentó ante la Presidencia de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones VI y XII del artículo 15, y el artículo 53 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo.

Del estudio y análisis realizado por esta Comisión, se arribó a las siguientes:

CONSIDERACIONES

El Congreso del Estado, es competente para legislar sobre todos los ramos de la administración que sean de la competencia del Estado, reformar, abrogar y derogar las leyes y decretos que se expidieren, así como en las reformas de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, observando para el caso los requisitos establecidos, de conformidad con lo dispuesto en su artículo 44 fracción I.

La Comisión de Comunicaciones y Transportes, es competente para estudiar, analizar y dictaminar las Iniciativas de Decreto, materia del presente Dictamen, de conformidad con el artículo 69 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo.

La Iniciativa de Decreto presentada por la diputada Mayela del Carmen Salas Sáenz, se sustenta fundamentalmente en la siguiente exposición de motivos:

“Michoacán ocupa el cuarto lugar nacional en parque vehicular, hasta el año 2015, según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), esto se transfiere a una aglomeración de automóviles en las diversas calles del estado, sumando esto a la deficiente infraestructura vial, y el poco respeto de los operadores y usuarios a los



descensos y ascensos del transporte público, la problemática se agudiza, convirtiéndose en un problema cotidiano, donde aún no se ha hecho un esfuerzo en conjunto, para que la movilidad se lleve de la manera más eficiente.

Las paradas continuas del transporte público en Michoacán han sido un constante conflicto entre choferes, automovilistas y peatones, que trae consigo choques, peleas e inclusive muerte de personas. Aunque en la reglamentación de diversos municipios del estado, existe la norma de las paradas establecidas, éstas aún no se respetan a cabalidad, Inclusive, está estipulado una serie de multas para aquellas personas que no respeten el reglamento de tránsito. Pero se sigue violentando de manera cotidiana el uso de ascenso y descenso en paradas establecidas, por parte de operadores del transporte público, así, como por los usuarios.

Desde hace décadas en diversos países, ante la necesidad de ofrecer mayor movilidad y fluidez del tránsito vehicular, surgió la estandarización de los ascensos y descensos del transporte público (apegándose a convenciones internacionales). De acuerdo con la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, en el Seminario Regional Sobre Medidas de Control De La Congestión de Tránsito Vial, se abordó como punto principal, fomentar la adopción de medidas que den solución a la congestión vial. Aunado, a que se requieren medidas coordinadas e institucionales, en un marco de política de logística y movilidad que permitan fomentar medidas transversales de eficiencia y productividad, al mismo tiempo se ocupa reducir las externalidades sobre la población y el medio ambiente; el concepto de movilidad es útil para abordar los temas relacionados con el transporte de pasajeros. Por lo tanto, se refiere a la provisión de servicios que resuelvan eficientemente las distintas necesidades de transporte de cada segmento de la población de una forma digna, oportuna, confiable, eficiente, segura y sostenible.

Los fuertes impactos negativos de la congestión, tanto inmediatos como de largo plazo, exigen esfuerzos económicos, políticos y sociales para mantenerlos bajo control, mediante el diseño de políticas y medidas apropiadas, no siendo sencillo encontrar las soluciones más indicadas. Todo señala que debe intentarse un conjunto de acciones sobre la oferta de transporte, así como sobre la demanda, a fin de racionalizar el uso de las vías públicas, es por ello que se han hecho esfuerzos, para hacer cotidiano los ascensos y descensos en paradas establecidas o fijas en diversos puntos de ciudades con problemáticas de saturación de autos en sus calles.

El sistema de transporte, incluyendo la provisión de suelo urbano para infraestructura de transporte, se desenvuelve bajo características propias muy particulares, entre las que se pueden mencionar las siguientes: La demanda de transporte es “derivada”; es decir,



pocas veces los viajes se producen por un deseo intrínseco de desplazarse, generalmente obedecen a la necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades: trabajo, compras, estudio, recreación, descanso, y otros, todas las cuales se realizan en lugares diferentes.

La demanda de transporte es eminentemente variable y tiene pautas muy marcadas en las que se concentran muchos viajes, a causa del deseo de aprovechar en buena forma las horas del día para realizar las distintas actividades y tener oportunidad de contacto con otras personas.

El transporte se efectúa en limitados espacios viales, los que son fijos en el corto plazo; como es fácil de comprender, no se puede acumular la capacidad vial no utilizada para ser usada posteriormente en períodos de mayor demanda. Las opciones de transporte que presentan las características más apetecidas, es decir, seguridad, comodidad, confiabilidad, autonomía, como es el caso del automóvil son las que hacen un mayor uso del espacio vial por pasajero. A raíz de todo lo anterior, se produce congestión en diversos lugares, con sus negativas secuelas de contaminación, importante gasto de los recursos privados y sociales, y pérdida de calidad de vida. ¿Por qué las ciudades grandes son propensas a la congestión? Un factor agravante es, como se indicó, que el costo de la congestión no es percibido plenamente por los usuarios que contribuyen a generarla.

Cada vez que esto ocurre, el bien o servicio involucrado se consume más de lo conveniente para la sociedad. Como los usuarios no experimentan los mayores costos de tiempo y operación que causan a los demás, sus decisiones sobre ruta, modo, origen, destino y hora de los viajes son tomadas, no sobre la base de los costos sociales, sino sólo de los costos propios, o, mejor dicho, de una percepción frecuentemente parcial de esos costos. El resultado lógico es una sobreexplotación de la vialidad existente, al menos en determinadas zonas y horas.

Aunque existen señalamientos donde el transporte público puede hacer el ascenso y descenso, casi nunca se utilizan, ocasionando estragos en los transeúntes y limitada movilidad, hasta accidentes por la manera que se detienen sin poner intermitentes o algo que alerte para el cuidado de los ciudadanos que se desplazan en sus vehículos por la ciudad.

Las paradas establecidas en diversos estados del país, han traído beneficios para peatones, automovilistas particulares y operadores del transporte público, ya que los usuarios saben dónde pueden tomar las unidades o descender de ellas, al igual que los automovilistas se previenen antes de que el transporte vaya a hacer sus paradas.



Las paradas establecidas, son lugares estratégicos de ascenso y descenso, a lo largo de los ejes prioritarios de transporte. Las características y dimensiones de estas paradas deberán ajustarse a la afluencia de pasajeros a fin de optimizar las inversiones en este rubro. Las de mayor afluencia deberán contar con cobertizos y bahías, las de menor afluencia señalización vertical y horizontal, en tanto que la ubicación dependerá de las necesidades de movilidad, pero también de la disponibilidad de espacio para colocarlas en un sitio determinado. Las paradas deberán tener homogeneidad respecto a un manual de identidad y ofrecer información de las rutas que ahí se detienen, esto se debe extender en todas las vialidades en la que se preste el servicio de transporte público.

Los beneficios de tener un orden en el tránsito, son innumerables para todos, no solo para los usuarios del transporte público. Pero se requiere de la conciencia de los ciudadanos para utilizar aquellos lugares fijos asignados para el ascenso y descenso y de los operadores para respetar esa delimitación que se quiere hacer. Si bien, será un trabajo arduo el ordenamiento y el presupuesto que se le pueda llegar asignar para la colocación de señalética y difusión para el uso adecuado de las paradas establecidas, los ciudadanos serán beneficiados con una mejor movilidad y menos problemáticas diarias.

Se tiene que dar un cambio, de paradas continuas a unas paradas establecidas, que, sin duda, los cientos de miles de michoacanos que transitan por las calles del estado diariamente, serán los beneficiados.

Por eso debemos trabajar en conjunto, para que esto se pueda llevar a cabo”.

Del estudio y análisis de la iniciativa turnada, los diputados integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, consideramos que la iniciativa con proyecto de decreto que presenta la diputada, es viable su procedencia y de suma importancia, puesto que el ascenso y descenso de los usuarios se debe realizar en paradas autorizadas para ello y de esta manera, estaremos beneficiando a quienes tengan problemas de movilidad, las personas mayores, las mujeres, las familias con hijos y los jóvenes, debido a que con ello, se les facilitará el moverse a su lugar destino. Además, también es una medida de seguridad y protección para los conductores del transporte público, y si el transporte público mejora la calidad de sus servicios, mejorará también la imagen de este modo de transporte, así como el número de pasajeros que preferirán abordar unidades para transportarse antes que usar otros medios de transporte como vehículos particulares.



Aunando a lo anterior, el fomentar el uso del transporte público de forma adecuada es contribuir en la reducción de la contaminación y mejorar la movilidad.

Los integrantes de la presente Comisión, consideramos que la palabra “establecidas” que propone la diputada en su iniciativa haciendo referencia a las paradas del transporte público, debe ser sustituida por “autorizadas”, puesto que el primer término según la Real Academia Española (RAE), se refiere a: fundar, instituir, ordenar, mandar, decretar, mientras que el segundo es: dar o reconocer a alguien facultad o derecho para hacer algo, por lo que las paradas deben ser “autorizadas”, puesto que la autoridad correspondiente es la facultada de otorgar el permiso para ello, al tratarse de un acto administrativo, el cual, “es un hecho jurídico que por su procedencia emana de un funcionario administrativo, por su naturaleza, se concreta en una declaración especial y por su alcance afecta positivamente o negativamente a los derechos de las personas individuales o colectivas que se relacionan con la Administración Pública”¹, aunado a lo anterior debemos reconocer que en un alto porcentaje nuestro Estado, carece de infraestructura para poder considerar las paradas de transporte público como establecidas ya que en su mayoría son improvisadas y que derivado de la necesidad o costumbre de los ciudadanos se debe recurrir a un acto administrativo de “AUTORIZACION”.

Con fundamento en lo anteriormente expuesto y al contenido de los artículos 62 fracción III, 64 Fracción I, III, IV y XI, 66, 69, 242, 243, 244, 245 y 247 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, nos permitimos presentar al Pleno de esta Legislatura, el siguiente proyecto de:

DECRETO

Artículo Único. Se reforman las fracciones VI y XII del artículo 15, y el artículo 53 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

ARTICULO 15. Son atribuciones de los ayuntamientos en materia de tránsito y vialidad las siguientes:

Del I a V...

VI. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de peatones y vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías públicas y de los medios de transporte público en sus distintas modalidades, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana,

¹ Definición de acto administrativo según Royo Villanova.



seguridad, comodidad, movilidad y fluidez de la vialidad, de acuerdo con las disposiciones internacionales, federales y estatales, que existan en la materia;

Del VI al XI

XII. Determinar previo acuerdo con las autoridades competentes, las rutas de acceso y paso de vehículos del servicio público en sus distintas modalidades, así como el ascenso y descenso de los usuarios en paradas establecidas exclusivamente autorizadas, del transporte de pasajeros, urbano, suburbanos, foráneos y de carga; de conformidad a los itinerarios establecidos.

Del XIII al XIX.

ARTICULO 53. Los prestadores del servicio de transporte público, están obligados a lo siguiente:

- I. Utilizar exclusivamente las paradas autorizadas para el ascenso y descenso de los usuarios;
- II. No conducir en estado de ebriedad, bajo los efectos de sustancias tóxicas, psicotrópicos, estupefacientes o en estados emocionales que alteren sus funciones; y,
- III. Deberán implementar cursos permanentes de prevención de accidentes viales y cultura vial.

TRANSITORIOS:

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional de Estado de Michoacán de Ocampo.

PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO. Morelia, Michoacán de Ocampo; a los 19 días del mes de mayo de 2020 dos mil veinte. -----

COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DIP. SALVADOR ARVIZU CISNEROS
PRESIDENTE



**CONGRESO DEL ESTADO DE MICHOACÁN
COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**



CONGRESO DEL ESTADO
DE MICHOACÁN DE OCAMPO

DIP. NORBERTO ANTONIO MARTÍNEZ SOTO
INTEGRANTE

DIP. SERGIO BÁEZ TORRES
INTEGRANTE

7