

MESA DIRECTIVA

Dip. Juan Antonio Magaña de la Mora

Presidencia

Dip. Juan Carlos Barragán Velez

Vicepresidencia

Dip. Vicente Gómez Núñez

Primera Secretaría

Dip. Belinda Iturbide Díaz

Segunda Secretaría

Dip. Ana Vanessa Caratachea Sánchez

Tercera Secretaría

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

Dip. Ma. Fabiola Alanís Sámano

Presidencia

Dip. Sandra María Arreola Ruiz

Integrante

Dip. J. Reyes Galindo Pedraza

Integrante

Dip. Teresita de Jesús Herrera Maldonado

Integrante

Dip. Marco Polo Aguirre Chávez

Integrante

Dip. Guillermo Valencia Reyes

Integrante

Dip. Víctor Manuel Manríquez González

Integrante

Dip. Octavio Ocampo Córdova

Integrante

Dip. Juan Antonio Magaña de la Mora

Integrante

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Mtro. Fernando Chagolla Cortés

Secretario de Servicios Parlamentarios

Lic. Homero Merino García

Director General de Servicios de

Apoyo Parlamentario

Coordinador de Biblioteca, Archivo

y Asuntos Editoriales

Lic. María Guadalupe González Pérez

Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales

La GACETA PARLAMENTARIA es una publicación elaborada por el DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES. *Corrector de Estilo: Juan Manuel Freyre Cerriteño. Formación, Reporte y Captura de Sesiones: Gerardo García López, Juan Arturo Martínez Ávila, María del Socorro Barrera Franco, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Moisés Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas, Víctor Iván Reyes Mota, Itzel Arias Martínez, Alejandro Solorzano Álvarez.*

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

Primer Año de Ejercicio

Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO II; SE REFORMA EL PÁRRAFO PRIMERO Y SE REFORMAN LAS FRACCIONES V, X, XI Y XIII, TODAS DEL ARTÍCULO 18; SE ADICIONA LA FRACCIÓN LXXIII BIS DEL ARTÍCULO 6°; ADICIONAN LAS FRACCIONES XIV, XV, XVI Y XVII DEL ARTÍCULO 18 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, PRESENTADA POR EL DIPUTADO VICENTE GÓMEZ NÚÑEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO.

Dip. Juan Antonio Magaña de la Mora,
Presidente de la Mesa Directiva.
Congreso del Estado de Michoacán
de Ocampo. LXXVI Legislatura.
Presente.

Vicente Gómez Núñez, Diputado integrante de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, e integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 36 fracción II, 37 y 44 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 8° fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, me permito presentar ante el Pleno de esta Soberanía *Iniciativa de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo*, para lo cual hago la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos años la movilidad urbana se ha puesto en el centro de atención de gobiernos (en todos los niveles administrativos) y organismos no gubernamentales, como una oportunidad para promover el traslado de personas o bienes materiales de una manera más eficaz, entendiéndose que la movilidad urbana es el movimiento de las personas y bienes en las ciudades, independientemente del medio que utilicen para desplazarse, ya sea a pie, en transporte público, automóvil, bicicleta, etc.

El concepto de Desarrollo Sostenible, concepto formalizado en 1987 por la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas, definiéndolo como “el desarrollo que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”, apoyado sobre tres pilares: la sociedad, el progreso económico y la conservación del medio ambiente.

La movilidad urbana sostenible prioriza la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte; propone un modelo de ciudad más compacta al reducir la demanda de transporte, para poder satisfacer la necesidad de desplazarse con trayectos más cortos y autónomos. Estas políticas de movilidad sostenible ya se están desarrollando en muchas ciudades del mundo (principalmente, en la Unión Europea).

La eficiencia energética en la movilidad urbana sostenible, puede ser la base para tener una economía

competitiva con beneficios sociales y ambientales (los tres pilares del desarrollo sostenible)[1]

Ante el gran deseo de reducir el impacto ambiental y de disminuir la congestión urbana y mejorar la movilidad de las personas, en los últimos años los vehículos de movilidad personal (VMP) han experimentado un crecimiento significativo para los desplazamientos de las personas en la ciudad, los scooters, los monociclos eléctricos, las patinetas eléctricas, principalmente han tenido gran relevancia para muchas personas como forma de transporte en las ciudades, ya que han demostrado ser eficientes, sostenibles y sustentables en los desplazamientos, facilitando la vida diaria.

El Vehículo de Movilidad Personal, es un tipo de vehículo generalmente reciente (del siglo XXI), de una sola plaza, concebido para la movilidad a través de vehículos muy ligeros, se caracteriza por estar propulsado por motores eléctricos y por alcanzar una velocidad máxima de 25 km/h. [2]

Las costumbres de las personas hacen que condicionen y surjan nuevos modos de movilidad, ante ello surge la necesidad de planificar la movilidad urbana y con ello la necesidad de la regulación jurídica y técnica de las ciudades.

Este proyecto tiene como objetivo proteger los derechos de los peatones, prevenir accidentes y promover el respeto a las normas de convivencia en los espacios públicos, así como de promover la movilidad de forma sostenible, teniendo presente que las nuevas formas de movilidad que adopten las personas y el uso de nuevas tecnologías, resultan necesarias su modificación normativa, contribuyendo así al tipo de movimiento que funciona bien en el desarrollo.

De esta manera, por su gran valía y utilización en la vida diaria de las personas, se necesita hacer visible su uso y crear regulaciones que permitan garantizar un equilibrio entre la promoción de la movilidad sostenible y la seguridad de las personas en la vía pública, para evitar situaciones peligrosas tanto para los usuarios de los vehículos de movilidad personal, como para los peatones, por lo que se presenta al Pleno, esta iniciativa para su análisis, discusión y eventual aprobación para promover la movilidad de forma sostenible y generar una economía competitiva con beneficios sociales y ambientales.

CUADRO COMPARATIVO	
LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO	
DICE	DEBE DE DECIR
<p>Artículo 6. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>De la fracción I. a la LXXIII...</p> <p>De la fracción LXXIV. a la fracción LXXXI...</p>	<p>Artículo 6. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>De la fracción I. a la LXXIII...</p> <p>LXXIII Bis. Vehículos personales de movilidad sostenible: Vehículo motorizado de propulsión eléctrica, de hasta tres ruedas, diseñado para el transporte de uno o dos pasajeros, o bien para carga, propulsado por un motor con capacidad para desplazarse a una velocidad superior a los diez kilómetros por hora. Sin ser limitativo sino enunciativo, un Vehículo Personal de Movilidad Sostenible puede ser denominado ciclomotor, scooter, monociclo, monopatín, patín, patineta, o vespa, con capacidad para operar tanto en calles como en otras superficies;</p> <p>De la fracción LXXIV. a la fracción LXXXI...</p>
<p>Artículo 11. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:</p> <p>I...</p> <p>II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;</p> <p>De la fracción III. a la V...</p>	<p>Artículo 11. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:</p> <p>I...</p> <p>II. Personas ciclistas, personas usuarias de vehículos no motorizados y personas usuarias de vehículos personales de movilidad sostenible;</p> <p>De la fracción III. a la V...</p>
<p>Artículo 18. Las personas ciclistas y/o personas que usen aditamentos de propulsión humana, tendrán los derechos y obligaciones siguientes:</p> <p>De la fracción I. a la fracción IV...</p> <p>V. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos para transportar bicicletas en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;</p> <p>De la fracción VI. a la fracción IX...</p> <p>X. A transportar su bicicleta en las unidades de transporte público que cuenten con los aditamentos para realizarlo;</p> <p>XI. A que los conductores de vehículos automotores mantengan una distancia no menor a 1.5 m del ciclista;</p> <p>XII...</p> <p>XIII. Contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 18. Las personas ciclistas, personas que usen aditamentos de propulsión humana y los usuarios de vehículos personales de movilidad sostenible, tendrán los derechos y obligaciones siguientes:</p> <p>De la fracción I. a la fracción IV...</p> <p>V. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos para transportar bicicletas y vehículos personales de movilidad sostenible en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;</p> <p>De la fracción VI. a la fracción IX...</p> <p>X. A transportar su bicicleta y vehículos personales de movilidad sostenible en las unidades de transporte público que cuenten con los aditamentos para realizarlo;</p> <p>XI. A que los conductores de vehículos automotores mantengan una distancia no menor a 1.5 m del ciclista y de los usuarios de vehículos personales de movilidad sostenible;</p> <p>XII...</p> <p>XIII. Usar los implementos para su protección, particularmente casco protector, avisador acústico y contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;</p> <p>XIV. No podrán circular sobre las zonas peatonales, vías interurbanas y túneles urbanos;</p> <p>XV. No llevar a personas o carga que les dificulte la visibilidad, el equilibrio o su adecuado manejo salvo que la bicicleta o los vehículos personales de movilidad sostenible cuente con las adecuaciones pertinentes;</p> <p>XVI. Al circular por las vialidades, en los casos de cambio de carril o viraje en alguna intersección, señalarán previamente el sentido del movimiento a través de algún medio adecuado que permita su conocimiento a los demás usuarios de la vía; y,</p> <p>XVII. Circular a una velocidad máxima de 25 km/h, encontrándose en una acera o parque, la velocidad se limitará a 10 km/h.</p> <p>Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, impulsarán acciones que propicien la infraestructura para movilizarse de manera segura como modo de desplazamiento preferente a los vehículos motorizados, mismas que promoverán acciones de mantenimiento preventivo y correctivo necesarias para un uso seguro.</p>

Por lo anteriormente, expuesto y fundado me permito someter a consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Iniciativa con Proyecto de

DECRETO

Artículo Único. Se reforma la fracción II del artículo 11; se reforma el párrafo primero y se reforman las fracciones V, X, XI y XIII todas del artículo 18; se adiciona la fracción LXXIII bis del artículo 6°; adicionan las fracciones XIV, XV, XVI y XVII del artículo 18 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como siguen:

Artículo 6°. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

De la fracción I. a la LXXIII...

LXXIII bis. Vehículos Personales de Movilidad Sostenible: Vehículo motorizado de propulsión eléctrica, de hasta tres ruedas, diseñado para el transporte de uno o dos pasajeros, o bien para carga, propulsado por un motor con capacidad para desplazarse a una velocidad superior a los diez kilómetros por hora. Sin ser limitativo sino enunciativo, un Vehículo Personal de Movilidad Sostenible puede ser denominado ciclomotor, scooter, monociclo, monopatín, patín, patineta, o vespa, con capacidad para operar tanto en calles como en otras superficies;

Artículo 11. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I...

II. Personas ciclistas, personas usuarias de vehículos no motorizados y personas usuarias de vehículos personales de movilidad sostenible;

De la fracción III. a la V...

Artículo 18. Las personas ciclistas, personas que usen aditamentos de propulsión humana y los usuarios de vehículos personales de movilidad sostenible, tendrán los derechos y obligaciones siguientes:

De la fracción I. a la fracción IV...

V. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos

para transportar bicicletas y vehículos personales de movilidad sostenible en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;

De la fracción VI. a la fracción IX...

X. A transportar su bicicleta y vehículos personales de movilidad sostenible en las unidades de transporte público que cuenten con los aditamentos para realizarlo;

XI. A que los conductores de vehículos automotores mantengan una distancia no menor a 1.5 m del ciclista y de los usuarios de vehículos personales de movilidad sostenible;

XII...

XIII. Usar los implementos para su protección, particularmente casco protector, avisador acústico y contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;

XIV. No podrán circular sobre las zonas peatonales, vías interurbanas y túneles urbanos;

XV. No llevar a personas o carga que les dificulte la visibilidad, el equilibrio o su adecuado manejo salvo que la bicicleta o los vehículos personales de movilidad sostenible cuente con las adecuaciones pertinentes;

XVI. Al circular por las vialidades, en los casos de cambio de carril o viraje en alguna intersección, señalarán previamente el sentido del movimiento a través de algún medio adecuado que permita su conocimiento a los demás usuarios de la vía; y,

XVII. Circular a una velocidad máxima de 25 km/h, encontrándose en una acera o parque, la velocidad se limitará a 10 km/h.

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, impulsarán acciones que propicien la infraestructura para movilizarse de manera segura como modo de desplazamiento preferente a los vehículos motorizados, mismas que promoverán acciones de mantenimiento preventivo y correctivo necesarias para un uso seguro.

TRANSITORIOS

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

Segundo. Notifíquese el presente Decreto a los 112 ayuntamientos, así como al Concejo Mayor de Cherán, del Estado, para que una vez que entre en vigor, armonicen sus reglamentos y bandos correspondientes.

MORELIA, MICHOACÁN. Palacio del Poder Legislativo
a los 05 cinco días del mes de febrero del año 2025 dos
mil veinticinco.

Atentamente

Dip. Vicente Gómez Núñez

[1] CONUEE. "Movilidad Urbana Sostenible". <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf>. Fecha de Consulta 29 de Enero de 2025.

[2] "Vehículo de Movilidad Personal". https://es.wikipedia.org/wiki/Vehiculo_de_movilidad_personal. Fecha de Consulta 29 de Enero de 2025.







www.congresomich.gob.mx