

MESA DIRECTIVA

**Dip. Laura Ivonne Pantoja Abascal**  
*Presidencia*

**Dip. Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez**  
*Vicepresidencia*

**Dip. Juan Carlos Barragán Vélez**  
*Primera Secretaría*

**Dip. Ma. Guillermina Ríos Torres**  
*Segunda Secretaría*

**Dip. Fanny Lyssette Arreola Pichardo**  
*Tercera Secretaría*

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

**Dip. Anabet Franco Carrizales**  
*Presidencia*

**Dip. J. Jesús Hernández Peña**  
*Integrante*

**Dip. Mónica Lariza Pérez Campos**  
*Integrante*

**Dip. J. Reyes Galindo Pedraza**  
*Integrante*

**Dip. Marco Polo Aguirre Chávez**  
*Integrante*

**Dip. María Guadalupe Díaz Chagolla**  
*Integrante*

**Dip. Margarita López Pérez**  
*Integrante*

**Dip. Luz María García García**  
*Integrante*

**Dip. Óscar Escobar Ledesma**  
*Integrante*

**Dip. Laura Ivonne Pantoja Abascal**  
*Integrante*

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

**Lic. Raymundo Arreola Ortega**  
*Secretario de Servicios Parlamentarios*

**Lic. Adela Paulina Bucio Mendoza**  
*Directora General de Servicios de Apoyo Parlamentario*

**Lic. Salvador García Palafox**  
*Coordinador de Biblioteca, Archivo y Asuntos Editoriales*

**Lic. David Esaú Rodríguez García**  
*Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales*

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

## HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

### SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

#### Tercer Año de Ejercicio

#### Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 6° FRACCIÓN XXIII Y 9° FRACCIÓN X, DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN; Y SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 1°, 2°, 3°, 4° FRACCIÓN VII, 16 FRACCIÓN III Y 18 DE LA LEY DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN Y SUS MUNICIPIOS, PRESENTADA POR EL DIPUTADO JUAN CARLOS BARRAGÁN VÉLEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA, Y DIVERSOS CIUDADANOS.**

Dip. Laura Ivonne Pantoja Abascal,  
Presidenta de la Mesa Directiva del  
Honorable Congreso del Estado de  
Michoacán de Ocampo.  
Presente.

Juan Carlos Barragán Vélez, Diputado integrante de la Septuagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán, así como integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, y los ciudadanos Christian Pineda Chávez, Alan Jonathan Juárez Raya, Dayana Alexia Muñoz García, Sergio Eduardo Huerta Vázquez, Luis Roberto Rodríguez Zarco, Moisés Abraham Aguilar Rivera, Manuel Mendoza Contreras, Rafael Pérez Alfaro, Carlos Eloy Manjarrez Pizano, Erick Eduardo Heredia Pacheco, Julio César Pérez Espitia, Enrique Ramírez Castro, Ma. Lourdes Ávalos Mendoza, Rafael Alejandro Chávez Batalla, Alejandra Elizabeth Lugo Tinoco, Rodrigo Martínez Villalobos, Enrique Yael Alva Pastor, Luis Antonio Gaitán Franco, Uriel Gasca Pérez, Humberto Ramírez Ortiz y German Soto Téllez, de conformidad con lo establecido en los artículos 36 fracciones II y V de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; así como el artículo 18 de la Ley de Mecanismos de Participación Ciudadana del Estado de Michoacán de Ocampo; y 8° fracción II; 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, nos permitimos someter a consideración de este Honorable Congreso la presente *Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 6° fracción XXIII y 9° fracción X de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo; y se reforman los artículos 1°, 2°, 3°, 4° fracción VII, 16 fracción III y 18 de la Ley de Responsabilidad Patrimonial del Estado de Michoacán y sus Municipios*, de conformidad con la siguiente

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, Oficina Regional para las Américas de las Naciones Unidas, a nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar

de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes.

De ahí que la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, aprobaron el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos.

En el Plan Mundial se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque de sistemas seguros integrado, tales como:



Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. En dicho plan se exponen las medidas que es necesario adoptar para alcanzar ese objetivo. Está dirigido a los principales responsables de la formulación de políticas y debería servir de modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales. Al emprender el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, los gobiernos y las partes interesadas mundiales debían elegir entre «seguir como de costumbre» —con la esperanza de que esto sea suficiente para reducir significativamente el número de defunciones— o actuar con audacia y decisión, utilizando las herramientas y conocimientos adquiridos en el precedente Decenio de Acción para la Seguridad Vial para cambiar de rumbo.

El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial rechaza seguir funcionando

como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como un impulsor decisivo del desarrollo sostenible. También insta a adoptar medidas que ayuden al mundo a alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030.

Para reducir los traumatismos provocados por el tránsito, señala en dicho Plan que es fundamental disponer de una infraestructura vial segura, la cual debe planificarse, diseñarse, construirse y gestionarse, donde se contemplan normas técnicas mínimas de infraestructura que abarquen la seguridad de peatones, ciclistas, motociclistas, ocupantes de vehículos, usuarios del transporte público, operadores de carga y otros usuarios de movilidad.

Dichas normas deben incluir elementos básicos como la señalización vertical y horizontal (señales de tráfico y pintura); aceras; cruces seguros; ciclovías; carriles para motocicletas; carriles bus; arcenes seguros; segregación de los diferentes modos de tráfico; mediana de separación del tránsito de alta velocidad; diseño de intersecciones seguras; y gestión de la velocidad adecuada para la ubicación, el servicio deseado y el tipo de tráfico.

Las necesidades de infraestructura física y digital para las tecnologías avanzadas de asistencia al conductor y los vehículos autónomos también requieren especificaciones.

En el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, se establecen de manera específica medidas recomendadas para mejorar la seguridad de la infraestructura vial, tales como:

- Revisar y actualizar la legislación y las normas de diseño locales que tengan en cuenta la función de las vías de tránsito y las necesidades de todos sus usuarios, y para zonas específicas.
- Realizar auditorías de seguridad vial en todos los tramos de las nuevas carreteras (estudio previo de viabilidad mediante un diseño detallado) y llevar a cabo evaluaciones utilizando expertos independientes y acreditados para garantizar un criterio mínimo de tres estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera.
- Identificar el riesgo de colisión (en que los datos de la colisión sean fiables) y realizar evaluaciones e inspecciones de seguridad proactivas en la red sometida a examen centrándose en las necesidades pertinentes de los usuarios de la vía de tránsito, según corresponda.
- Garantizar que la infraestructura vial tenga en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y esté

diseñada para propiciar comportamientos seguros, mediante:

- \*La señalización vial clara y marcas viales que sean intuitivas;
- \*El uso de rotondas y diseños para pacificar el tráfico, como badenes;
- \*La separación física de los usuarios de la vía, incluido el uso de carriles protegidos para bicicletas y zonas exclusivas para peatones.

### Uso de la bicicleta como medio de transporte

El uso de la bicicleta como medio de transporte y de ocio se ha acentuado enormemente en los últimos años, en el país 4.9% de las personas que se trasladan a su empleo lo hacen en bicicleta, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Cada vez es mayor el número de personas que utilizan este medio como forma para desplazarse, realizar deporte y/o relacionarse a nivel social con otros que comparten los mismos “hobbies” o gustos.

Tan es así que es muy común encontrar en las principales ciudades carriles alternativos que posibilitan los desplazamientos de forma segura y rápida. Sin dejar de lado su aporte ecológico-sustentable y para la salud.

Existen diferentes tipos de bicicletas, basados principalmente en su funcionalidad, es decir, están diseñadas de acuerdo con el tipo de terreno, velocidad, peso, actividades, etc. que se tiene pensado realizar.

### Beneficios al usar la bicicleta

De acuerdo con las Naciones Unidas caminar y andar en bicicleta son los medios de transporte más económicos para desplazarse. Y no lo es todo, su uso conlleva diferentes beneficios para la salud, medio ambiente y desarrollo urbano.



La Organización Mundial de la Salud reconoce los beneficios de este medio de transporte, además ha resaltado la necesidad de llevar una vida más saludable “hasta 5 millones de muertes al año podrían evitarse si la población mundial fuera más activa”.

México no está exento de los cambios recientes que ha tenido la manera de desplazarnos y de ejercitarnos. De acuerdo con el Banco de Información Económica del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en agosto de 2020 se manufacturaron en México 111.7 miles de bicicletas, la mayor producción mensual alcanzada a lo largo del año.



Si bien el uso de la bicicleta tiene sus ventajas, todavía no es tan sencillo optar por este medio de transporte. Existe barreras de diversa índole que faltan por sortear. No todas las ciudades están todavía diseñadas para los ciclistas.

De acuerdo con el documento “Ranking ciclociudades 2018 Evaluación de movilidad en bicicleta en ciudades mexicanas”, elaborado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México, con el apoyo de Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable (GIZ) y de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), señalan que para promover el uso de la bicicleta es necesario garantizar condiciones de seguridad que prevengan muertes y lesiones graves causadas por el tránsito. El número de hechos de tránsito, lesiones graves y muertes en México es alarmante. De acuerdo con los accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas de INEGI, en 2019 se suscitaron 9,442 colisiones con ciclistas.

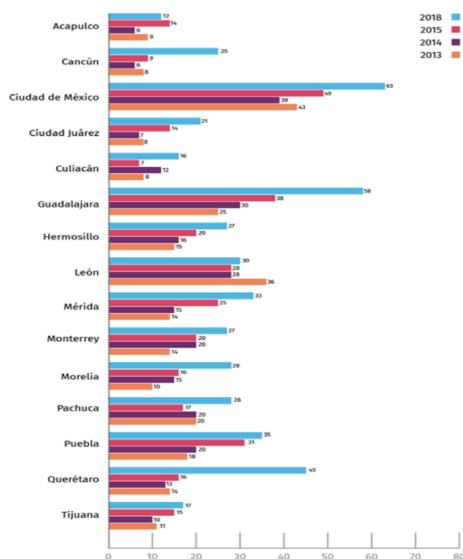
Es por ello por lo que una red de movilidad en bicicleta representaría vialidades donde las y los ciclistas pueden circular de manera segura, cómoda y con bajos niveles de estrés. Estas vialidades pueden tener diferentes características dependiendo del tipo de calle: pueden contar con una vía de circulación exclusiva ciclista (ciclovías y ciclocarriles) o bien carriles en donde las y los ciclistas comparten la vía con vehículos automotores, ya sea transporte público o vehículos particulares, que en este caso requieren de estrategias de pacificación del tránsito.

Para que una red de movilidad en bicicleta pueda considerarse como tal, debe cumplir con 5 criterios principales:

1. Ser coherente y establecer la conexión entre los puntos de origen y destino;
2. Ser directa, contar con rutas lo más directas posible para cubrir la demanda de viajes, contar con trazos sin desvíos, libres de obstáculos y barreras urbanas, y evitar que el ciclista recorra distancias mayores a las necesarias;
3. Ser segura, establecer el diseño adecuado para proteger al ciclista en su recorrido, incluyendo usuarios nuevos de la bicicleta con menor destreza que ciclistas urbanos cotidianos;
4. Ser cómoda, generando confort a ciclistas en sus recorridos y evitar aquellos factores que le puedan causar estrés; y,
5. Ser atractiva, integrarse adecuadamente al entorno y ubicarse en sitios atractivos para brindar seguridad pública al ciclista a través de diferentes elementos de diseño.

En términos de infraestructura ciclista, en las 30 ciudades más grandes del país se cuenta con un registro nacional de 477 kilómetros construidos, equivalentes a apenas 0.8 km por cada 100,000 habitantes, de los cuales 20% corresponden a ciclovía unidireccional, el 20% ciclocarriles, 58% a ciclovía bidireccional, y 2% a carril compartido entre bicicleta y transporte público.

De ahí que de acuerdo a los resultados del Ranking ciclociudades 2018, la mayoría de las ciudades han tenido avances en sus políticas, acciones y estrategias implementadas en materia de movilidad en bicicleta, pero estas no han sido suficientes. Cada una ha avanzado de acuerdo con sus posibilidades, y algunas más rápidamente que otras. En la siguiente tabla se puede observar la evolución del desempeño que han tenido las 15 ciudades evaluadas desde el 2013.



**Tabla 13**  
Distribución de puntos para cada ciudad por eje de evaluación

Ciudad	Puntos	Inversión	Capacidad institucional	Monitoreo y evaluación	Educación y promoción	Regulación	Planificación	Intermodalidad	Infraestructura	Seguridad vial	Cambio climático	Otros incentivos
Acapulco	12	0	1	0	2	7	0	0	0	2	0	0
		0%	13%	0%	25%	44%	0%	0%	0%	22%	0%	0%
Ahome	28	0	2	3	0	7	4	0	5	5	0	2
		0%	25%	27%	0%	44%	44%	0%	42%	56%	0%	100%
		5	1	3	1	7	1	0	5	2	0	0
Cancún	25	50%	13%	27%	13%	44%	11%	0%	42%	22%	0%	0%
Ciudad de México	63	0	4	4	6	16	5	8	8	9	3	2
		0%	50%	36%	75%	88%	56%	73%	67%	100%	75%	100%
Ciudad Guzmán	12	0	2	1	1	8	0	0	0	0	0	0
		0%	25%	9%	13%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ciudad Juárez	21	0	1	2	1	9	1	0	0	4	2	0
		0%	13%	18%	13%	56%	22%	0%	0%	44%	50%	0%
		0	0	0	1	8	1	0	3	3	0	0
Culiacán	16	0	0	0	0	13%	50%	11%	0%	25%	33%	0%
		0%	0%	0%	0%	13%	50%	11%	0%	25%	33%	0%
Ensenada	8	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0
		0%	0%	0%	13%	44%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		5	4	3	6	11	2	7	8	6	3	2
Guadalajara	58	50%	50%	27%	75%	69%	22%	64%	75%	67%	75%	100%
		0	1	2	3	10	2	0	3	4	0	2
Hermosillo	27	0%	13%	18%	38%	63%	22%	0%	25%	44%	0%	100%
		0	3	0	0	8	0	0	0	3	0	0
Irapuato	14	0%	38%	0%	0%	50%	0%	0%	0%	33%	0%	0%
		0	4	6	2	7	1	2	4	4	0	0
León	30	0%	50%	55%	25%	44%	11%	18%	33%	44%	0%	0%
		0	0	0	0	7	1	0	3	3	0	0
Mazatlán	14	0%	0%	0%	0%	44%	11%	0%	25%	33%	0%	0%
		0	2	7	4	7	3	1	6	3	0	0
Mérida	34	0%	25%	64%	50%	44%	33%	9%	50%	33%	25%	0%
		0	8	6	2	11	4	3	3	4	2	2
Metepéc	45	0%	100%	55%	25%	69%	44%	27%	25%	44%	50%	100%
		0	2	3	2	9	2	1	5	3	0	0
Monterrey	27	0%	25%	27%	25%	56%	22%	9%	42%	33%	0%	0%
		5	2	4	3	6	1	0	3	4	0	0
Morelia	28	50%	25%	36%	38%	38%	11%	0%	25%	44%	0%	0%
		5	1	0	0	8	0	0	5	5	0	0
Moroleón	24	50%	13%	0%	0%	50%	0%	0%	42%	56%	0%	0%
		5	2	1	4	8	1	2	3	2	0	0
Páchuca	28	50%	25%	9%	50%	50%	11%	18%	25%	22%	0%	0%
		0	4	4	5	6	2	3	5	2	2	2
Puebla	35	0%	50%	36%	63%	38%	22%	27%	42%	22%	50%	100%

Fuente: Ranking ciclociudades 2018.

### Uso de las motocicletas en México como medio de transporte

El impacto económico y social de las motocicletas para México es sustancial, ya que más de cuatro millones de viviendas cuentan con al menos una motocicleta.

Ventajas de las motocicletas como medio de transporte:

- Medio de transporte asequible
- Menor costo de operación
- Facilidad de desplazamiento y ahorro en tiempo de traslado
- Opción de autoempleo
- Transporte familiar flexible

Para las familias de bajos ingresos la motocicleta es una herramienta para servicios de mensajería y reparto, oficios como la plomería, jardinería y los ajustadores de seguros. Además, la motocicleta permite acceder a actividades culturales, deportivas y de esparcimiento, asimismo, libera tiempo para la convivencia familiar.

### Distribución por estrato socioeconómico de las motocicletas

Según la Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de Hogares (ENIGH) en 2018, casi 50% de los habitantes de los hogares realizan sus desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público.

Existe una gran disparidad por estrato socioeconómico en el uso del automóvil. Menos del 10% de las familias en el estrato más bajo tiene un automóvil; 28% en el medio bajo, 49% en el medio alto y 83% en el mayor; de ahí que 7de cada 10 motocicletas son utilizadas por hogares de los estratos socioeconómicos bajo y medio bajo; la motocicleta es un elemento fundamental de inclusión social y de lucha contra la pobreza.

La motocicleta es más asequible que el automóvil, por lo que para muchos hogares tiende a ser el primer vehículo que se compra. A medida que el ingreso familiar crece, la motocicleta es sustituida por el automóvil.

La diferencia en el ingreso de los hogares que tienen una motocicleta, comparado con aquellos que no cuentan con vehículos motorizados acumulados en 15 meses equivale al costo de adquisición de una motocicleta.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, de los 125.3 millones de habitantes en México, 16.9 millones tenían acceso a una motocicleta a nivel nacional (13.5% del total de la población). Como referencia, en 2020 en México había 92.9 millones de personas entre 51 y 64 años y 55.3 millones entre 20 y 49 años en 2020.

El número de ocupantes de las viviendas influye directamente en el uso de motocicletas; el porcentaje de hogares que cuentan con una motocicleta es mayor para hogares con más ocupantes.

Las posibles explicaciones son: mayor ingreso familiar en las viviendas con más personas; más incentivos para adquirir una motocicleta y reducir el gasto en transporte público, o la mayor probabilidad de que algún ocupante de la vivienda utilice la motocicleta como un instrumento de trabajo.

### La Seguridad Vial

La seguridad vial es uno de los retos más importantes que enfrenta la bicicleta y motocicleta en México.

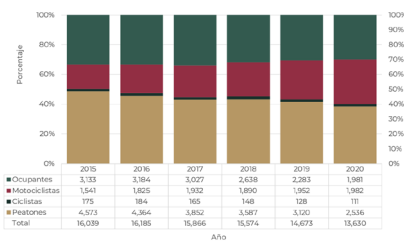
De acuerdo con el Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2021 realizado por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), del total de defunciones por siniestros viales en México

en 2020 (13,630), las y los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos: 2,536 atropellamientos fatales (18.6%), le siguen las y los ocupantes de vehículo con 1,981 fallecimientos (14.5%), las y los motociclistas con 1,982 (14.5%), las y los ciclistas con 111 (0.8%) y otras con 27 (0.2%).

Se desconoce el tipo de persona usuaria en el 51.3 % de los decesos (6,993 personas). En comparación con 2015, el número de defunciones de peatones disminuyó un 44.5%, de ocupantes de vehículos y ciclistas 36.6%. Por el contrario, en el caso de motociclistas, el número de decesos aumentó un 28.6%.

Considerando los datos de 2020, correspondientes a motociclistas y a las personas más vulnerables de la vía, es decir, peatones y ciclistas, el porcentaje de las defunciones asciende al 34%.

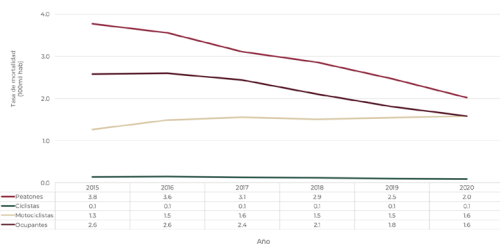
Gráfica 2.- Distribución de las defunciones por tipo de persona usuaria, 2015-2020



Fuente: Bases de mortalidad 2015-2020, INEGI-SS; SEDD 2015-2020, DGIS-SS. Total = peatones, ciclistas, motociclistas, ocupantes, otros y no especificados.

Al analizar la evolución de la tasa de mortalidad por tipo de persona usuaria, en 2020 se observa una reducción del 47.4 % en el caso de peatones, en comparación con 2015, y del 34.2 % respecto a 2019. En el caso de ocupantes de vehículos hay una disminución del 38.5 %, en comparación con 2015, y del 30.8 %, con 2019. Las tasas de mortalidad de ciclistas no han presentado ningún cambio, ya que tanto para 2015, 2019 y 2020 la tasa registrada es de 0.1. En el caso de motociclistas, la tasa se incrementó en un 23.1 %, en comparación con 2015 y en un 15.4 % en comparación con el año previo.

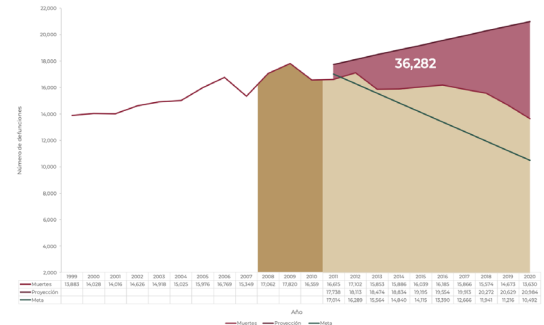
Gráfica 3.- Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de persona usuaria, 2015-2020



Fuente: Bases de mortalidad 2015-2020, INEGI-SS; SEDD 2015-2020, DGIS-SS y Proyecciones de la Población de México y de las Entidades Federativas 2016-2050 del CONAPO.

Con base en el artículo sobre Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, se estimaron las muertes por accidentes de tránsito en México para el periodo 1999–20191. Al comparar la proyección de mortalidad por accidentes de tránsito en el periodo 2011-2020 con las cifras reales, se observa la posibilidad de haber prevenido 36,282 defunciones por accidentes de tránsito.

Gráfica 4.- Avances en relación con la meta del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

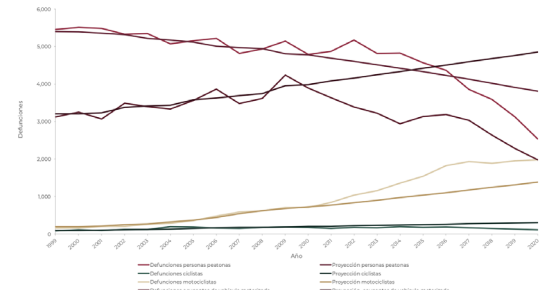


Fuente: Adaptado de Hajar, Martha, Pérez-Núñez, Ricardo, & Salinas-Rodríguez, Aarón. (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Revista de Saúde Pública, 52, 67.

De acuerdo con cifras del STCONAPRA, en México los accidentes viales fueron la décima causa de mortalidad en 2018, con 15,574 fallecidos, equivalentes a 12.4 personas fallecidas por cada 100 mil habitantes.

Al comparar las proyecciones de mortalidad por accidentes de tránsito, por tipo de persona usuaria en 2010, previo a la adopción del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020, con las cifras reales, se observa que la mortalidad por accidentes de tránsito de los ciclistas, tienen una tendencia que se mantiene por debajo de lo proyectado, sobre todo considerando la expansión en nuestro país del uso de la bicicleta como medio de transporte, mediante la adopción en algunas ciudades de sistemas de bicicletas compartidas y la promoción de su uso. Sin embargo, en el caso de motociclistas se observa un incremento alarmante en el número de defunciones muy por encima de lo proyectado.

Gráfica 5.- Avances por tipo de persona usuaria en relación con la meta del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020



Fuente: Adaptado de Hajar, Martha, Pérez-Núñez, Ricardo, & Salinas-Rodríguez, Aarón. (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Revista de Saúde Pública, 52, 67.

A nivel nacional, las cinco entidades federativas que presentaron el mayor porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito en 2020 fueron Jalisco con el 8.4 %, Guanajuato con el 7.6 %, Estado de México con el 6.7 %, Michoacán con el 5.4 % y Chihuahua con el 5 %.

Tabla 1.- Número de defunciones por entidad federativa 2020

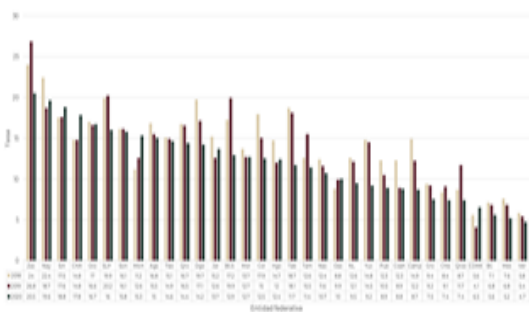
Entidad	Prestones	Ciudades	Motociclistas	Ocupantes	Otros	NI	Total
Jalisco	324	5	232	96	5	489	1051
Guanajuato	67	0	60	45	0	172	342
México	220	2	74	92	0	521	909
Michoacán de Ocampo	50	1	41	35	1	131	258
Chihuahua	107	1	33	125	1	328	675
Sinaloa	119	5	62	7	1	204	395
Ciudad de México	173	3	296	169	1	671	1143
Puebla	74	1	69	65	0	209	367
Nuevo León	10	0	2	1	0	13	25
Sonora	89	8	31	96	1	225	421
San Luis Potosí	72	3	90	86	0	251	492
Chiapas	74	6	134	126	2	342	642
Tamaulipas	110	4	50	73	1	238	476
Oaxaca	23	1	28	15	0	67	134
Veracruz de Ignacio de la Llave	85	1	98	62	0	246	492
Hidalgo	52	2	49	65	1	169	337
Zacatecas	48	1	89	190	3	331	663
Querétano	99	3	33	50	2	187	376
Tabasco	69	5	120	32	1	227	454
Cochulla de Zaragoza	57	7	58	60	0	175	350
Guerrero	19	0	15	48	1	83	167
Durango	48	8	29	58	1	144	296
Moravia	33	2	15	23	0	73	148
Nayarit	35	8	58	41	1	143	290
Aguascalientes	63	3	49	43	0	155	318
Yucatán	41	24	82	20	0	167	334
Baja California	77	0	13	50	0	140	287
Tlaxcala	52	5	34	75	2	168	344
Quintana Roo	16	0	20	15	0	51	102
Baja California Sur	26	0	19	54	1	99	200
Colima	18	2	41	21	0	82	165
Campeche	4	0	29	9	0	42	87
NI	60	0	39	36	1	136	273
Total	3336	111	1802	1981	27	6993	13630

Fuente: Bases de mortalidad 2020, INEGI-SS; SEDD 2020, DGIS-SS.

### Tasas de mortalidad por entidad federativa

En 2020, las entidades con las tasas más altas fueron Zacatecas (20.5), Nayarit (19.6), Sinaloa (18.8), Chihuahua (17.8) y Guanajuato (16.7), mientras que aquellas entidades federativas con las tasas más bajas fueron Veracruz (4.7), Estado de México (5.2), Baja California (5.6), Ciudad de México (6.5), Chiapas y Quintana Roo (7.4).

Gráfica 7- Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, México 2018-2020



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2018-2020. Proyecciones de la población de México 1950-2050 del CONAPO.

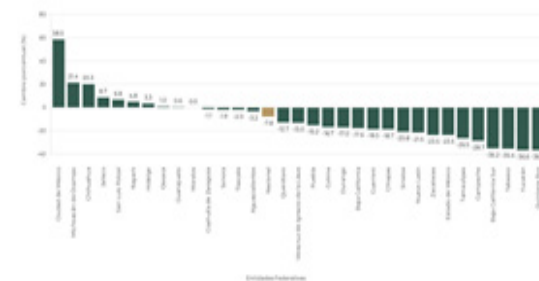
### Cambio porcentual en las tasas de mortalidad por entidad federativa

Las entidades federativas con la mayor disminución en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito

entre 2019 y 2020 fueron Quintana Roo con un 36.8%, Yucatán con un 36.6%, Tabasco con un 35.4%, Baja California Sur con un 35.2% y Campeche con un 28.7%.

En 2020, nueve entidades federativas registraron un incremento en la tasa de mortalidad en comparación con 2019: Ciudad de México (58.5%), Michoacán (21.4%), Chihuahua (20.3%), Jalisco (8.7%), San Luis Potosí (6.8%), Nayarit (4.8%), Hidalgo (3.3%), Oaxaca (1%) y Guanajuato (0.6%).

Gráfica 8.- Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2019 y 2020, según entidad federativa



Fuente: Bases de mortalidad 2019 y 2020, INEGI-SS; SEED 2019 y 2020, DGIS-SS y Proyecciones de la Población de México y de las Entidades Federativas 1950-2050, del CONAPO.

La vida de nuestros seres queridos y la de nosotros es lo más valioso que tenemos como seres humanos, la cual no puede reemplazarse con nada; la expedición de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo que realizamos desde este Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo con la participación de la ciudadanía, el pasado 2 de junio de 2023, generó las bases para garantizar la seguridad vial de las y los michoacanos; sin embargo, este Poder Legislativo no puede mantener inerte ante las continuas demandas de los ciclistas y motociclistas por que se garantice su seguridad.

De ahí que se deben implementar políticas públicas desde este poder legislativo que garanticen que el pueblo de Michoacán ya no se vea afectado con accidentes de tránsito que provocan la pérdida de la vida, integridad física y el patrimonio de los ciudadanos.

Ahora, los accidentes producidos con motivo de las acciones u omisiones de las autoridades, debido a la falta de eliminación de los factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial, en donde se afecten los bienes, derechos, vida e integridad corporal de los particulares, también se debe garantizar el pago de las indemnizaciones correspondientes, de ahí, que este proyecto de reforma también busca modificar la Ley de Responsabilidad Patrimonial del Estado de Michoacán y sus Municipios, para garantizar que las y los ciudadanos tengan acceso integral a la reparación de los daños y perjuicios como consecuencia de la actividad administrativa irregular de los entes públicos del Estado.

De ahí que las reformas planteadas se realizan bajo el comparativo siguiente:

<b>Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo</b>	
<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>
<p>Artículo 6... I. a la XXII... XXIII. Factor de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial: Es todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos como son, la velocidad inadecuada, el no utilizar el cinturón de seguridad, los dispositivos de retención infantil, la conducción bajo los influjos de bebidas alcohólicas o el influjo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos, los actos que atenten en contra de la seguridad de los peatones, el no utilizar cascos de seguridad, y en general las infracciones a las disposiciones de esta Ley, y su Reglamento; XXIV...</p>	<p>Artículo 6... I. a la XXII... XXIII. Factor de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial: Es todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos como son, la velocidad inadecuada, el no utilizar el cinturón de seguridad, los dispositivos de retención infantil, la conducción bajo los influjos de bebidas alcohólicas o el influjo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos, los actos que atenten en contra de la seguridad de los peatones, el no utilizar cascos de seguridad, <b><u>la infraestructura vial insegura, debido a la falta de señalización vial vertical y horizontal para los reductores de velocidad y cruces peatonales, reductores de velocidad que superen los cinco centímetros de altura o no cumplan con una anchura de 60 centímetros a 90 centímetros, pasos peatonales con pendientes superiores al 4%</u></b> y en general las infracciones a las disposiciones de esta Ley, y su Reglamento; XXIV...</p>
<p>Artículo 9. El derecho a la movilidad garantizará lo siguiente: I. a la IX...</p>	<p>Artículo 9. El derecho a la movilidad garantizará lo siguiente: I. a la IX... <b><u>X. Que se eliminen los factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial.</u></b></p>

<b>Ley de Responsabilidad Patrimonial del Estado de Michoacán y sus Municipios</b>	
<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>
<p>Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés general y tienen por objeto fijar las bases, límites y procedimientos para reconocer y hacer efectivo el derecho a la indemnización a quienes, sin obligación jurídica de soportarlo, sufran daños en cualquiera de sus bienes y derechos como consecuencia de la actividad administrativa irregular de los entes públicos del Estado. ...</p>	<p>Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés general y tienen por objeto fijar las bases, límites y procedimientos para reconocer y hacer efectivo el derecho a la indemnización a quienes, sin obligación jurídica de soportarlo, sufran daños en cualquiera de sus bienes, <b><u>derechos, vida e integridad corporal</u></b> como consecuencia de la actividad administrativa irregular de los entes públicos del Estado.</p>
<p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por actividad administrativa irregular, aquella acción u omisión que cause daño o perjuicio a los bienes y derechos de los particulares que no tengan la obligación jurídica de soportar, en virtud de no existir fundamento legal o causa jurídica de justificación para legitimar el daño o perjuicio de que se trate.</p>	<p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por actividad administrativa irregular, aquella acción u omisión que cause daño o perjuicio a los bienes, <b><u>derechos, vida e integridad corporal</u></b> de los particulares que no tengan la obligación jurídica de soportar, en virtud de no existir fundamento legal o causa jurídica de justificación para legitimar el daño o perjuicio de que se trate.</p>
<p>Artículo 3. Los entes públicos del Estado son sujetos de esta Ley, por los actos materialmente administrativos que produzcan. Para los efectos de la misma, se entenderá por entes públicos, salvo mención expresa en contrario, a los Poderes Judicial, Legislativo y Ejecutivo del Estado, sus dependencias y organismos públicos descentralizados, fideicomisos públicos estatales, organismos públicos autónomos, los municipios y sus dependencias, organismos descentralizados municipales, fideicomisos públicos municipales, y las empresas de participación mayoritaria estatal o municipal;</p>	<p>Artículo 3. Los entes públicos del Estado son sujetos de esta Ley, por los actos <b><u>u omisiones</u></b> materialmente administrativos que produzcan. Para los efectos de la misma, se entenderá por entes públicos, salvo mención expresa en contrario, a los Poderes Judicial, Legislativo y Ejecutivo del Estado, sus dependencias y organismos públicos descentralizados, fideicomisos públicos estatales, organismos públicos autónomos, los municipios y sus dependencias, organismos descentralizados municipales, fideicomisos públicos municipales, y las empresas de participación mayoritaria estatal o municipal.</p>
<p>Artículo 4. Se exceptúan de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios, cuando los mismos devengan de: I. a la VI... VII. Hechos derivados del descuido o la negligencia del afectado; VIII...</p>	<p>Artículo 4. Se exceptúan de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios, cuando los mismos devengan de: I. a la VI... VII. Hechos derivados del descuido o la negligencia del afectado, <b><u>salvo que deriven de hechos de tránsito donde la infraestructura vial sea insegura por presentar factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial;</u></b> VIII...</p>



<p>Artículo 16. Las indemnizaciones reguladas por esta Ley, únicamente comprenderán los daños y perjuicios reales que sean consecuencia inmediata y directa de la actividad administrativa irregular de los entes públicos. Estas indemnizaciones deberán pagarse al reclamante de acuerdo a las modalidades que se establecen en esta Ley y las bases siguientes:</p> <p>I. a la II...</p> <p>III. La cuantificación de la indemnización se calculará de acuerdo a la fecha en que la lesión efectivamente se produjo o la fecha en que <u>haya cesado cuando sea de carácter continuo.</u></p>	<p>Artículo 16. Las indemnizaciones reguladas por esta Ley, únicamente comprenderán los daños y perjuicios reales que sean consecuencia inmediata y directa de la actividad administrativa irregular de los entes públicos. Estas indemnizaciones deberán pagarse al reclamante de acuerdo a las modalidades que se establecen en esta Ley y las bases siguientes:</p> <p>I. a la II...</p> <p>III. La cuantificación de la indemnización se calculará de acuerdo a la fecha en que <b><i>el daño al patrimonio, lesión física o muerte</i></b> se produjo o la fecha en que <u>haya cesado cuando sea de carácter continuo.</u></p>
<p>Artículo 18. Los montos de las indemnizaciones se calcularán de la siguiente forma:</p> <p>I. En el caso de daños personales:</p> <p>a) Corresponderá una indemnización con base en los dictámenes médicos correspondientes, conforme a lo dispuesto para riesgos de trabajo en la Ley Federal del Trabajo; y,</p> <p>b) Además de la indemnización prevista en el inciso anterior, el reclamante o causahabiente tendrá derecho a que se le cubran los gastos médicos que en su caso se eroguen, de conformidad con lo que la propia Ley Federal del Trabajo disponga para riesgos de trabajo.</p> <p>II. En el caso de daño moral, o de muerte, la autoridad administrativa o jurisdiccional, en su caso, calculará el monto de la indemnización de acuerdo con los criterios establecidos en el Código Civil del Estado, debiendo tomar en consideración los dictámenes periciales ofrecidos por el reclamante.</p>	<p>Artículo 18. Los montos de las indemnizaciones se calcularán de la siguiente forma:</p> <p>I. <b><i>Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo, en caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima;</i></b></p> <p>II. En el caso de daño <b><i>moral</i></b> la autoridad administrativa o jurisdiccional, en su caso, calculará el monto de la indemnización de acuerdo con los criterios establecidos en el Código Civil del Estado, debiendo tomar en consideración los dictámenes periciales ofrecidos por el reclamante; <b><i>y</i></b>,</p> <p>III. En el caso de daños a los bienes y derechos de los particulares, se le pagarán los daños y perjuicios.</p>

Por las razones expuestas, en nuestro carácter de Diputados integrantes de la Septuagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán, así como integrantes del Grupo Parlamentario MORENA y de la Representación Parlamentaria, en ejercicio de la facultad que nos confieren los artículos 36, fracción II; 37 y 44, fracción I y XXX de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, sometemos a consideración de ese Honorable Congreso, el siguiente Proyecto de

#### DECRETO

**Primero. Se reforman los artículos 6° fracción XXIII y 9° fracción X de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo**, para quedar como sigue:

*Artículo 6°...*

I. a la XXII...

XXIII. Factor de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial: Es todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos como son, la velocidad inadecuada, el no utilizar el cinturón de seguridad, los dispositivos de retención infantil, la conducción bajo los influjos de bebidas alcohólicas o el influjo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos, los actos que atenten en contra de la seguridad de los peatones, el

no utilizar cascos de seguridad, la infraestructura vial insegura, debido a la falta de señalización vial vertical y horizontal para los reductores de velocidad y cruces peatonales, reductores de velocidad que superen los cinco centímetros de altura o no cumplan con una anchura de 60 centímetros a 90 centímetros, pasos peatonales con pendientes superiores al 4% y en general las infracciones a las disposiciones de esta Ley, y su Reglamento;

XXIV...

*Artículo 9°.* El derecho a la movilidad garantizará lo siguiente:

I. a la IX...

X. Que se eliminen los factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial.

**Segundo. Se reforman los artículos 1°, 2°, 3°, 4° fracción VII, 16 fracción III y 18 de la Ley de Responsabilidad Patrimonial del Estado de Michoacán y sus Municipios**, para quedar como sigue:

*Artículo 1°.* Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés general y tienen por objeto fijar las bases, límites y procedimientos para reconocer y hacer efectivo el derecho a la indemnización a quienes, sin obligación jurídica de soportarlo, sufran daños en cualquiera de sus bienes, derechos, vida e integridad corporal como consecuencia de la actividad

administrativa irregular de los entes públicos del Estado.

...

*Artículo 2°.* Para los efectos de esta Ley, se entenderá por actividad administrativa irregular, aquella acción u omisión que cause daño o perjuicio a los bienes, derechos, vida e integridad corporal de los particulares que no tengan la obligación jurídica de soportar, en virtud de no existir fundamento legal o causa jurídica de justificación para legitimar el daño o perjuicio de que se trate.

...

*Artículo 3°.* Los entes públicos del Estado son sujetos de esta Ley, por los actos u omisiones materialmente administrativos que produzcan. Para los efectos de la misma, se entenderá por entes públicos, salvo mención expresa en contrario, a los Poderes Judicial, Legislativo y Ejecutivo del Estado, sus dependencias y organismos públicos descentralizados, fideicomisos públicos estatales, organismos públicos autónomos, los municipios y sus dependencias, organismos descentralizados municipales, fideicomisos públicos municipales, y las empresas de participación mayoritaria estatal o municipal.

...

*Artículo 4°.* Se exceptúan de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios, cuando los mismos devengan de:

I. a la VI...

VII. Hechos derivados del descuido o la negligencia del afectado, salvo que deriven de hechos de tránsito donde la infraestructura vial sea insegura por presentar factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial;

VIII...

*Artículo 16.* Las indemnizaciones reguladas por esta Ley, únicamente comprenderán los daños y perjuicios reales que sean consecuencia inmediata y directa de la actividad administrativa irregular de los entes públicos. Estas indemnizaciones deberán pagarse al reclamante de acuerdo a las modalidades que se establecen en esta Ley y las bases siguientes:

I. a la II...

III. La cuantificación de la indemnización se calculará de acuerdo a la fecha en que el daño al patrimonio, lesión física o muerte se produjo o la fecha en que haya cesado cuando sea de carácter continuo;

Artículo 18. Los montos de las indemnizaciones se calcularán de la siguiente forma:

I. Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo, en caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima;

II. En el caso de daño moral la autoridad administrativa o jurisdiccional, en su caso, calculará el monto de la indemnización de acuerdo con los criterios establecidos en el Código Civil del Estado, debiendo tomar en consideración los dictámenes periciales ofrecidos por el reclamante; y,

III. En el caso de daños a los bienes y derechos de los particulares, se le pagarán los daños y perjuicios.

#### TRANSITORIOS

*Primero.* El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el periódico oficial del estado libre y soberano de Michoacán de Ocampo.

*Segundo.* El Poder Ejecutivo del Estado de Michoacán de Ocampo y los 111 Ayuntamientos del Estado de Michoacán de Ocampo, al Consejo Mayor de Cherán y al Consejo Ciudadano de Penjamillo, deberán garantizar que en sus Presupuestos de Egresos se destinen los recursos necesarios para eliminar los factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial.

*Tercero.* Notifíquese al Poder Ejecutivo del Estado de Michoacán de Ocampo y a los 111 Ayuntamientos del Estado de Michoacán de Ocampo, al Consejo Mayor de Cherán y al Consejo Ciudadano de Penjamillo.

DADO EN EL PALACIO del Poder Legislativo de Morelia, Michoacán, al 21 de febrero de 2024.

Atentamente

Dip. Juan Carlos Barragán Vélez

C. Christian Pineda Chávez  
 C. Alan Jonathan Juárez Raya  
 C. Dayana Alexia Muñoz García  
 C. Sergio Eduardo Huerta Vázquez  
 C. Luis Roberto Rodríguez Zarco  
 C. Moisés Abraham Aguilar Rivera

C. Manuel Mendoza Contreras  
C. Rafael Pérez Alfaro  
C. Carlos Eloy Manjarrez Pizano  
C. Erick Eduardo Heredia Pacheco  
C. Julio César Pérez Espitia  
C. Enrique Ramírez Castro  
C. German Soto Téllez  
C. Ma. Lourdes Ávalos Mendoza  
C. Rafael Alejandro Chávez Batalla  
C. Alejandra Elizabeth Lugo Tinoco  
C. Rodrigo Martínez Villalobos  
C. Enrique Yael Alva Pastor  
C. Luis Antonio Gaitán Franco  
C. Uriel Gasca Pérez  
C. Humberto Ramírez Ortiz



[www.congresomich.gob.mx](http://www.congresomich.gob.mx)