

CONTENIDO:

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 20, 43, 48, 58, 65, 66 Y 71 DE LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE MICHOCÁN DE OCAMPO, ELABORADO POR LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 20, 43, 48, 58, 65, 66 Y 71 DE LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, ELABORADO POR LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

HONORABLE ASAMBLEA

A la Comisión de Comunicaciones y Transportes les fueron turnadas las Iniciativas de Decreto por el que se reforman diversos artículos de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, presentadas por los diputados Wilfrido Lázaro Medina y Sergio Ochoa Vázquez.

ANTECEDENTES

Primero. Que en Sesión de Pleno de la Septuagésima Tercera Legislatura de fecha 15 de marzo de 2017, se dio lectura a la Iniciativa de Decreto por el que se reforman y adicionan diversos artículos de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por el Diputado Wilfrido Lázaro Medina; misma que fue turnada a la comisión de Comunicaciones y Transportes para su estudio, análisis y dictamen.

Segundo. Que en Sesión de Pleno de la Septuagésima Tercera Legislatura de fecha 14 de junio de 2017, se dio lectura a la Iniciativa de Decreto por el que se reforman diversos artículos de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por el Diputado Sergio Ochoa Vázquez, misma que fue turnada a la comisión de Justicia y de Comunicaciones y Transportes para su estudio, análisis y dictamen.

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

CONSIDERACIONES

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

Esta comisión de Comunicaciones y Transportes, es competente para dictaminar las iniciativas de Decreto, conforme a lo establecido en el Artículo 69 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo.

La iniciativa con proyecto de Dictamen presentada por el Diputado Wilfrido Lázaro Medina, sustentó su exposición de motivos en lo siguiente:

En los últimos años, el Estado y sus municipios, han tenido un aumento considerable en su número de ha-

bitantes, pero también de forma importante se incrementó el uso de las motocicletas por diversos factores, entre los que se encuentran, el ahorro en el gasto de gasolina, ahorro de tiempo por la agilidad con que se trasladan y la facilidad para evadir los congestionamientos viales. Hay ciudades que por su trazo arquitectónico no cuentan con vialidades que permitan el traslado en automóvil de forma ágil y la alternativa a la que han recurrido los michoacanos en mayor cantidad fue a la adquisición de este tipo de vehículos más ligeros y económicos, pero además más amigables con el medio ambiente.

El constante ajuste al precio de las gasolinas, ha traído como resultado que en el país y en el Estado de Michoacán se haya incrementado la utilización de motocicletas. De acuerdo a encuestas realizadas con los empresarios distribuidores de este tipo de automotores, en el pasado mes de enero se presentó un incremento atípico en la venta de estos vehículos motorizados. Se estima que este incremento fue de un sesenta por ciento.

El incremento en la compra de motocicletas se convierte en una necesidad, debido a que los ciudadanos necesitan trasladarse de manera más rápida a fin de utilizar el tiempo de mejor manera y generar ahorros en su economía.

A pesar de que el uso de la motocicleta trae múltiples beneficios al quien se transporta en ellas, el aumento de estos vehículos en tránsito se ha convertido gradualmente en una preocupación social, pues las estadísticas nos indican que se han incrementado los accidentes donde se ven con mayor frecuencia involucrados motociclistas. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de defunciones al año y representan la principal causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo; del total de estas defunciones el 23% se concentra en motociclistas. Por otro lado, investigadores del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), dieron a conocer en uno de sus artículos «El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial» que en México en el periodo de 1999 a 2009 se incrementó el número de motocicletas en un 312%, curiosamente las defunciones por accidentes en moto en este mismo periodo aumentaron en un 332.2%. Además, de acuerdo con el análisis de datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, los motociclistas constituyeron el 23% de los 1.4 millones de personas que reportaron haber sufrido un accidente vial sin consecuencias fatales en el país.

Por lo anterior, resulta necesario y aprovecho para hacer mención a las recomendaciones que nos hacen los integrantes de la asociación civil, MOTOCICLISTAS ORGANIZADOS DE MICHOACÁN A.C., aquí presentes y que saludo con gusto por conducto de su presidente el Dr. Alejandro García Pozos y agradezco la presencia de todos ustedes.

Resulta de vital importancia, promover el uso de casco a los motociclistas pero que en realidad forme parte

del equipo de protección por lo cual debe estar certificado por las normas internacionales. (ECE-22-05 o D.O.T), con esto se previenen lesiones más graves o fatales; así como seguir promoviendo la creación y lanzamiento de la norma mexicana sobre el uso del casco.

Es importante, la creación de áreas de adelantamiento para bicis y motos (cajón bici-moto), designar áreas de estacionamiento con su respectivo balizamiento en vía pública; implementar cursos, programas y campañas de educación y cultura vial que concientice a todos los usuarios y sociedad en general, que la vía pública es de todos y que se tienen derechos y obligaciones además de que es un compromiso moral el cuidarnos los unos a los otros para poder circular en armonía y con seguridad.

Por otra parte, también es preocupante el incremento de delitos cometidos a bordo de estos automotores en Michoacán, debido a la facilidad de manejo entre el tráfico de estos vehículos, pues a los delincuentes les resulta más fácil acercarse a su víctima o a la ventanilla de un vehículo, ejecutar el delito y huir. Este modus operandi se repite cada vez con más frecuencia y en algunos casos se ha atentado contra la vida de personas inocentes.

Según datos del INEGI, en el Estado de Michoacán durante el año 2014 se registraron 1,723 robos de motocicletas, de las cuales únicamente se recuperaron 228. Esto último que menciono viene a agravar el problema ya antes indicado, porque un número importante de estos vehículos han sido usados en la comisión de actos delictivos y su persecución y ubicación es más complicada dado que no son fácilmente identificables.

Es importante poner especial atención en estos dos casos, el primero que nos arranca numerosas vidas de jóvenes a causa de accidentes y el segundo que conlleva actos de inseguridad a las calles de las ciudades y comunidades de nuestro Estado. Considero que para comenzar a hacer frente a estos dos problemas es esencial que exista un padrón de motocicletas en el Estado para poder controlar de una mejor manera el uso de estos vehículos motorizados. Como sabemos, existe ya un padrón de vehículos en el Estado, sin embargo, este padrón no toma en cuenta específicamente a las motocicletas, es por ello que considero necesario reformar y adicionar, a su vez, diversos artículos de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo.

La iniciativa con proyecto de Dictamen presentada por el Diputado Sergio Ochoa Vázquez, sustentó su exposición de motivos en lo siguiente:

El objeto del Registro Público Vehicular consiste predominantemente en la identificación y control de las inscripciones, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como en brindar al público los servicios de información relacionados con el mismo.

La Federación y las Entidades Federativas, en el ámbito de sus competencias, tienen el deber de utilizar el citado registro, con el fin de compartir e intercambiar la información disponible sobre el origen, destino, actos y hechos jurídicos y, en general, cualquier operación relacionada con los vehículos de referencia.

Por su parte, el Secretariado Ejecutivo de Seguridad Pública, mediante los instrumentos de información Nacional que correspondan, debe incorporar al Registro, la información que le proporcionen las Procuradurías, relativa a robos, recuperaciones y destrucción de vehículos.

Como vemos, el fin de que las unidades motrices porten una matrícula vehicular, comúnmente conocida como placa de circulación, va más allá de un simple acto administrativo de recaudación.

La Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, sus reglamentos y las autoridades correspondientes, consienten que los agentes de tránsito retengan la licencia de conducir, la tarjeta de circulación, las placas del vehículo, los hologramas, calcomanías y hasta el retiro y aseguramiento del mismo, ello como una garantía de pago de multas por infracciones de tránsito, aun cuando tal proceder trae consigo la violación de derechos fundamentales y el grave riesgo de tener vehículos en circulación sin que cuenten con los mecanismos apropiados de identificación vehicular.

Recordemos que, en el segundo párrafo del artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se establece que nadie podrá ser privado de sus propiedades, posesiones o derechos sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho.

De la misma manera, el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dispone que nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente que funde y motive la causa legal del procedimiento.

Ante ello, resulta incuestionable que las facultades de los agentes de tránsito deben radicar en la vigilancia del orden vial y la prevención, pues constitucionalmente se encuentran impedidos para actuar como ente sancionador, en virtud a que este proceder genera actos de molestia en contra de las personas, sin que exista un procedimiento previo.

Los agentes de tránsito y vialidad son una autoridad preventiva y administrativa, mas no pueden actuar como una autoridad sancionadora, pues la propia Ley de Tránsito y Vialidad del Estado, determina que en tal materia las autoridades estatales y municipales, están facultadas en el ámbito de su competencia, para emitir las

disposiciones necesarias, a efecto de planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el tránsito de vehículos y peatones, su seguridad, sus bienes, el medio ambiente y el orden público, en las vías públicas terrestres abiertas a la circulación; sin embargo, por disposición constitucional, no se le debe retener o quitar sus documentos a cualquier conductor y menos despojarlo de su propio vehículo, pues tal proceder genera actos de molestia que son violatorios de derechos humanos, incluso, el objeto de la citada Ley, se constriñe a establecer las normas para regular y ordenar la circulación de vehículos y peatones en las vías públicas terrestres abiertas a la circulación, de jurisdicción estatal y municipal, pero no otorga facultades para sancionar.

Además, la retención de los documentos de identificación del vehículo y los personales del conductor, como garantía del pago de las infracciones de tránsito, también vulnera el contenido del artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que contempla el derecho al libre tránsito, por tanto, no queda duda de que esa garantía de pago carece de fundamento y se contraponen a lo dispuesto en el marco constitucional.

Con esta iniciativa no se pretende eximir al ciudadano del pago de las multas generadas en caso de trasgredir los reglamentos de tránsito correspondientes, sin embargo, se deben buscar alternativas distintas y más eficientes para el cobro de las mismas, más allá de la retención de la matrícula vehicular que fue diseñada expresamente como un medio de identificación del vehículo; y aunque parezca increíble, en el caso que analizamos resulta que es la propia autoridad quien la retira de la unidad, permitiendo como consecuencia que haya un sin número de carros circulando sin placa, en ocasiones durante largos periodos de tiempo, amparados en una simple boleta de infracción, no obstante que la propia Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, establece en su artículo 29 que toda persona que conduzca un vehículo por las vías públicas del Estado, deberá obtener y llevar la licencia o el permiso que corresponda al tipo de vehículo, expedida por la autoridad legalmente facultada para ello; como también, el numeral 41 del mismo ordenamiento legal, dispone que el registro de los vehículos se acreditará mediante la tarjeta de circulación que deberá llevar el conductor, las placas y la calcomanía, mientras que su numeral 49, indica que ningún vehículo podrá desplazarse por las vías públicas del Estado sin llevar colocadas las placas correspondientes al tipo de uso o servicio de la unidad o el permiso provisional para circular.

Al respecto, la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán, establece en su artículo 69, que los infractores morosos deberán pagar recargos a las multas no cubiertas, sin perjuicio, de hacerlas efectivas mediante el procedimiento administrativo de ejecución, aunado a que también el artículo 70 de la misma Ley, dispone que la Tesorería General y la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, no darán curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de licen-

cias o placas, al propietario del vehículo o conductor que no cubra previamente las multas por infracciones en que haya incurrido;

Esto es, que para el cobro de las multas por infracciones de tránsito, debe existir un procedimiento administrativo de ejecución que será instaurado en el caso de que tales multas no sean pagadas de manera voluntaria y en forma oportuna, aunado a que no se podrá realizar ningún trámite con relación al vehículo, ni el propietario del mismo que no pague las referidas multas generadas por infracciones de tránsito en que haya incurrido.

Además, es responsabilidad de la autoridad, el implementar mecanismos que agilicen la imposición de sanciones a los infractores haciendo uso de las herramientas tecnológicas existentes, pues ello permitirá la correcta aplicación de las normas de tránsito, así como también disminuirá la discrecionalidad y corrupción que representan los actuales sistemas de imposición de sanciones.

Es del dominio público que la retención de documentos personales y del vehículo como garantía de pago, únicamente ha sido aprovechada por elementos de policía desleales, para extorsionar a los conductores de vehículos y fomentar la corrupción en nuestro Estado, por lo cual, insisto en que resulta indispensable que se erradiquen esas formas de cobro.

Ahora bien, es cierto que el artículo 115, fracción III, inciso h) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reserva al tránsito como una de las funciones y servicios públicos a cargo de los Municipios, sin embargo, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido criterio, en el sentido de que ello no significa que los Congresos de los Estados se encuentren impedidos para legislar en esa materia, pues tienen facultades para hacerlo en materia de vías de comunicación, lo que comprende al tránsito y vialidad, conforme al sistema de distribución de competencias contenido en la propia Constitución, por lo que tal servicio debe ser regulado en los tres niveles de gobierno, esto es, el federal, estatal y municipal, por tanto, esa facultad reglamentaria municipal se encuentra restringida a las disposiciones federales y estatales de carácter general.

Por tanto, resulta necesario que los reglamentos se abstengan de facultar la retención de licencias o permisos para conducir, así como de placas, tarjetas de circulación, hologramas, o cualquier documento de identificación vehicular que sirva para acreditar la existencia del registro y control de los vehículos del Estado de Michoacán, absteniéndose también de despojar a los conductores de su vehículo automotor y de sus documentos personales, con excepción de los casos de flagrancia delictiva o que se ponga en riesgo a la sociedad por conducir bajo el influjo indebido de drogas y bebidas alcohólicas o cuando no se acredite la propiedad o la legal procedencia del mismo, pues en tales supuestos, debe prevalecer el interés colectivo sobre el particular.

Del estudio y análisis de las Iniciativas presentadas ante el Pleno del Congreso, esta comisión dictaminadora considera pertinente acumularlas para efecto de realizar un estudio, análisis y dictamen conjunto, con la finalidad de contar con elementos necesarios y suficientes para determinar lo procedente, toda vez que ambas iniciativas pretenden reformar o adicionar preceptos del mismo cuerpo normativo.

De esta manera, los diputados integrantes de esta comisión, dilucidamos que la iniciativa presentada por el diputado Wilfrido Lázaro Medina pretende esencialmente especificar los tipos de vehículos de tracción diferente a la humana o animal deben de contar con el registro ante las autoridades administrativas de la entidad ya que de la actual redacción del artículo 20 Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, se describe que vehículo es el medio de impulsado por motor o forma distinta de tracción o propulsión, para transportar personas o carga en general, utilizando las vías públicas del estado, lo que de primer momento y de manera genérica es correcto, sin embargo no todos los vehículos deben ser registrados ante las oficinas de rentas del estado, y de ahí la necesidad de reformar este artículo a efecto de especificar de manera clara cuáles son los únicos vehículos que tendrían, en determinado momento sus propietarios la obligación de registrarlos, excluyendo de esta descripción para efectos de esta ley, las bicicletas tradicionales o eléctricas y aquellos vehículos automotores de bajo cilindraje, haciendo una redacción más correcta y que contemple las nuevas tecnologías que se están desarrollando para mover a estas unidades de transporte.

Por otro lado, respecto de la iniciativa presentada por el Diputado Sergio Ochoa Vázquez y después de un intenso estudio y análisis de la misma como de tesis de jurisprudencia respecto de la retención de documentos como garantía de pago de infracciones hemos concluido que el que se faculte a los agentes de tránsito o vialidad para que desplieguen esta conducta es a todas luces inconstitucional y violatorio de los artículos 1º, 14 y 16 de nuestra Constitución Federal ordenamiento jurídico supremo por antonomasia y piedra angular de todo nuestro ordenamiento jurídico nacional, por lo tanto es obligación de nosotros como legisladores realizar las adecuaciones normativas correspondientes a fin de salvaguardar la supremacía constitucional y el respeto irrestricto de los derechos humanos, ello en virtud de que el privar de cualquiera de los documentos que permiten el manejo de un vehículo o la circulación privan de manera inmediata al gobernado del derecho que se le otorga con la expedición de dichos documentos, lo que se convierte en una sanción temporal y con ello violando su derecho a audiencia y al debido proceso, en virtud de que al estar en la ley o reglamento la facultad para la retención de los documentos o del vehículo por alguna falta administrativa, y que esta sea impuesta de manera unilateral por parte de la

autoridad al momento de la infracción, se convierte más en una pena, que en la garantía de pago como se tiene conceptualizada en la norma, inhibiendo al ciudadano de impugnar por el medio legal a su alcance, al estar privado de este derecho de manera indefinida, ya que con la retención de tales documentos, se encuentra impedido de usarlos y consecuentemente se vea afectado en su derecho a conducir mientras espera la resolución de la impugnación, de allí que prefiera pagar la multa aún y cuando no se encuentre conforme, negando su derecho constitucional de acceso a la justicia.

En este sentido consideramos los integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes que a efecto de garantizar el pago de las infracciones cometidas a la ley o reglamentos de tránsito y vialidad de los municipios, según sea el caso, es que la garantía de pago no se debe establecer mediante la retención de documentos, sino a través de la notificación de las infracción a la autoridad administrativa donde se encuentra registrado el vehículo, fincando un crédito fiscal a cargo del titular del vehículo registrado y en favor de la autoridad emisora de la infracción respectiva, el cual se hará efectivo al momento de realizar cualquier trámite respecto del vehículo con el cual se cometió la infracción.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 52 fracción I, 62 fracción III, 69, 244 y 245 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, las y los diputados integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, nos permitimos someter a la consideración del Pleno de esta Legislatura, el siguiente Proyecto de

DECRETO

Primero. Se reforman los artículos 20, 43, 48, 58, 65, 66 y 71 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como siguen:

El artículo 20. Para los efectos de esta Ley y su reglamento, se entiende por vehículo, el medio de transporte de personas o cosas, impulsado por un motor eléctrico o de combustión interna igual o mayor a los 49 centímetros cúbicos que sean utilizados para circular sobre las vías de comunicación Estatales.

Todos los vehículos deberán ser registrados en los términos de la presente ley exceptuando de ello a las bicicletas tradicionales o eléctricas.

Artículo 43. No se podrá suspender la circulación a ningún vehículo, salvo por mandato judicial, cuando no se acredite la propiedad o la legal procedencia del mismo, en los casos de flagrancia delictiva o que se ponga en riesgo a la sociedad por conducir

bajo el influjo indebido de drogas o bebidas alcohólicas.

Artículo 48. Las placas de circulación que requieren los vehículos registrados de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su reglamento, serán expedidas por el ente recaudador.

Artículo 58. A quienes infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley y su reglamento, se les impondrá en forma separada o conjunta, las sanciones siguientes:

- I. Amonestación;
- II. Multa; y,
- III. Retención, o en su caso, aseguramiento del vehículo automotor, en los casos de flagrancia delictiva o que se ponga en riesgo a la sociedad por conducir bajo el influjo indebido de drogas o bebidas alcohólicas o cuando no se acredite la propiedad o la legal procedencia del mismo.
- IV. Suspensión o cancelación, sea temporal o definitiva, de la licencia o permiso provisional.

Bajo ninguna circunstancia se podrá retener de forma alguna licencia, tarjeta de circulación, placa o vehículo como medio de garantía de pago de la multa impuesta por infringir esta ley o los reglamentos Estatal o municipales de tránsito y vialidad.

La boleta de infracción se levantará por triplicado, entregando el original al sujeto infractor en caso de estar presente o dejándola sobre el parabrisas del vehículo con el cual se cometió la infracción, remitiendo una copia de ésta a la autoridad administrativa donde se encuentra registrado el vehículo, fincando un crédito fiscal a cargo del titular del vehículo registrado y en favor de la autoridad emisora de la infracción respectiva, el cual deberá ser pagado dentro de los 15 días hábiles siguientes a su emisión o al momento de realizar cualquier trámite respecto del vehículo con el cual se cometió la infracción.

Artículo 65. Cuando el conductor de un vehículo sea sorprendido prestando cualquier servicio público de transporte de personas o de carga en general, que requiera de concesión o de permiso, o bien, utilizando en la carrocería colores, números económicos y cualquier otra característica propia de los vehículos autorizados, se procederá a la aplicación de las sanciones contenidas en esta Ley y en sus reglamentos.

Artículo 66. La aplicación de las sanciones previstas en esta Ley, corresponderá a la Dirección; la suspensión o cancelación de derechos consignados en esta Ley corresponderá al Gobernador del Estado.

Artículo 71. El conductor o propietario del vehículo que tenga alguna inconformidad con el proceder de la autoridad, podrá impugnarla en los términos que señala esta Ley y su reglamento.

TRANSITORIO

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

Segundo. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Tercero. El Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, contará con un término de 60 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para adecuar sus respectivos reglamentos.

PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO. Morelia, Michoacán, a los 10 de octubre de 2017.

Comisión de Comunicaciones y Transportes: Dip. Raymundo Arreola Ortega, *Presidente*; Dip. Manuel López Meléndez, *Integrante*; Dip. Juanita Noemí Ramírez Bravo, *Integrante*; Héctor Gómez Trujillo, *Integrante*.





JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

Dip. Adriana Hernández Íñiguez
PRESIDENCIA

Dip. Manuel López Meléndez
INTEGRANTE

Dip. Carlos Humberto Quintana Martínez
INTEGRANTE

Dip. Mary Carmen Bernal Martínez
INTEGRANTE

Dip. Ernesto Núñez Aguilar
INTEGRANTE

Dip. Enrique Zepeda Ontiveros
INTEGRANTE

Dip. Miguel Ángel Villegas Soto
INTEGRANTE

MESA DIRECTIVA

Dip. Miguel Ángel Villegas Soto
PRESIDENCIA

Dip. Nalleli Julieta Pedraza Huerta
VICEPRESIDENCIA

Dip. Jeovana Mariela Alcántar Baca
PRIMERA SECRETARÍA

Dip. Yarabí Ávila González
SEGUNDA SECRETARÍA

Dip. Rosalía Miranda Arévalo
TERCERA SECRETARÍA

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Mtro. Ezequiel Hernández Arteaga

DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS DE
APOYO PARLAMENTARIO
Lic. Adriana Zamudio Martínez

DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS DE
ASISTENCIA TÉCNICA Y JURÍDICA
Lic. Jorge Luis López Chávez

DIRECCIÓN DE ASISTENCIA TÉCNICA
Lic. Miguel Felipe Hinojosa Casarrubias

DIRECCIÓN DE ASISTENCIA A
COMISIONES Y ASUNTOS CONTENCIOSOS
Lic. Liliana Salazar Marín

DIRECCIÓN DE BIBLIOTECA, ARCHIVO Y
ASUNTOS EDITORIALES
Lic. Andrés García Rosales

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA
Lic. Pedro Ortega Barriga

PUBLICACIÓN ELABORADA POR EL DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES

JEFE DE DEPARTAMENTO
Lic. ASUÁN PADILLA PULIDO

CORRECTOR DE ESTILO
JUAN MANUEL FERREYRA CERRITEÑO

REPORTE Y CAPTURA DE SESIONES

Bárbara Merlo Mendoza, María Guadalupe Arévalo Valdés, Dalila Zavala López, María del Socorro Barrera Franco, Juan Arturo Martínez Ávila, Nadia Montero García Rojas, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Martha Morelia Domínguez Arteaga, María Elva Castillo Reynoso, Gerardo García López, Perla Villaseñor Cuevas.

www.congresomich.gob.mx