

**DIPUTADA GIULIANNA BUGARINI TORRES
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL HONORABLE
CONGRESO DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO.
P R E S E N T E. –**

JUAN CARLOS BARRAGÁN VÉLEZ, Diputado integrante de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán, así como integrante del grupo parlamentario del partido MORENA, y de conformidad con lo establecido en 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; 8, fracción II; 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo; someto a consideración de este Honorable Congreso la presente ***iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adiciona al artículo 6, la fracción LXVI, recorriendo en su orden las subsecuentes, de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo***, con base a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hablar de transporte público en Michoacán es hablar de miles de mujeres y hombres que, durante décadas, han garantizado la movilidad de nuestro pueblo sin apoyos, sin subsidios y muchas veces, sin reconocimiento. Han sido los concesionarios quienes han sostenido el servicio en las colonias, en las comunidades, en los barrios, incluso en los momentos más difíciles como la pandemia. Hoy, mientras se habla de modernización, no se les puede excluir. No es justo ni legal que quienes han puesto los vehículos, las rutas y el esfuerzo, queden ahora fuera del sistema de cobro digital.

Esta iniciativa no surge del escritorio ni responde a intereses particulares: es una propuesta ciudadana, construida por los propios transportistas concesionados, quienes nos han pedido acompañarles en esta demanda de justicia y reconocimiento. En ejercicio de nuestra función como representantes populares, presentamos esta iniciativa como un acto de congruencia con el principio de que el poder debe servir al pueblo y escuchar sus causas.

La reforma que hoy proponemos busca corregir una omisión grave y abrir paso a un modelo de transporte más moderno, sí, pero también más justo, incluyente y respetuoso de quienes lo han construido desde abajo.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2023 (ENCIG), elaborada por el INEGI, el 61.7% de las personas entrevistadas en zonas urbanas manifestaron estar insatisfechas con el transporte público. Este porcentaje representa uno de los niveles más bajos de satisfacción entre todos los servicios públicos evaluados, lo que refleja una necesidad urgente de modernización, especialmente en lo relacionado con la calidad del servicio, los tiempos de espera y los mecanismos de pago.

De forma específica, en Michoacán, la ENCIG 2019 reveló que el 61.3 % de la población del estado expresó insatisfacción con el servicio de transporte público, ubicándolo entre los servicios peor calificados por la ciudadanía. Esta percepción negativa también se relaciona con la falta de información sobre horarios, condiciones del servicio y formas de pago, lo cual demuestra la urgencia de modernizar tanto el sistema operativo como los medios de cobro.

Ante ello, resulta fundamental establecer un marco normativo equilibrado que permita el avance tecnológico del servicio público sin cancelar el derecho legítimo de los concesionarios a ser parte activa de dicha transformación.

El artículo 3, fracción XIII, de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo ya reconoce el uso de tecnologías de prepago y medios digitales como herramientas para

mejorar el servicio. Sin embargo, en la práctica, la legislación vigente no aclara quién puede diseñar, operar o implementar dichos sistemas, lo cual ha abierto la puerta a una interpretación centralista y restrictiva, que busca entregar de manera exclusiva al Poder Ejecutivo del Estado el control absoluto del sistema de prepago.

Esto es particularmente relevante en el contexto actual. En ciudades como Morelia y Uruapan se están construyendo teleféricos como parte del sistema de transporte público estatal, y se ha anunciado que su operación se realizará mediante tarjetas de prepago integradoras controladas por el Gobierno del Estado, modelo que se pretende extender al resto de las modalidades de transporte, incluidos autobuses, vans, combis, urbanos y taxis concesionados.

A ello se suma un elemento crucial: la percepción de inseguridad que persiste entre las personas usuarias. De acuerdo con datos difundidos por el propio Gobierno del Estado, al primer trimestre de 2023 la percepción de inseguridad en el transporte público descendió al 41 % en Michoacán, pero sigue siendo un indicador preocupante. En municipios como Morelia, la cifra bajó del 55 % al 37 %, y en el caso de mujeres, de 58 % a 43 %. Estas cifras reflejan que, aunque se han logrado avances, aún existe una fuerte demanda ciudadana por servicios de transporte más seguros y confiables, donde los sistemas tecnológicos de prepago pueden jugar un papel fundamental en el control, monitoreo y profesionalización del servicio.

Tal pretensión, sin regulación expresa, pone en riesgo los derechos adquiridos de los concesionarios, quienes históricamente han invertido en el transporte público, han dado cobertura a la población sin subsidios, y ahora se enfrentan a la posibilidad de ser desplazados o subordinados a un sistema que no permite su participación directa en la gestión tecnológica del servicio que prestan.

A su vez, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) ha advertido que los sistemas de cobro electrónico en el transporte público deben ser abiertos, interoperables y permitir la participación activa de los concesionarios, a fin de garantizar su eficacia, sustentabilidad e inclusión tecnológica. De acuerdo con el análisis publicado en colaboración con MAPASIN, concentrar en el gobierno el control

total del sistema de prepago puede generar ineficiencias, altos costos operativos y exclusión tecnológica en zonas y rutas operadas por concesionarios.

Esta preocupación no es exclusiva de México. A nivel internacional, existen antecedentes concretos de modelos de prepago en los que los actores privados tienen un papel activo en el desarrollo y operación del sistema. Un ejemplo relevante fue BebaPay, una tarjeta inteligente creada por Google y Equity Bank en Nairobi, Kenia, que funcionó entre 2013 y 2015. Este sistema fue adoptado por los operadores de matatus (transporte concesionado), quienes utilizaron una solución tecnológica completamente privada, sin depender de un sistema estatal único. Si bien el sistema fue discontinuado, demostró la viabilidad operativa de que los concesionarios adopten y operen sus propios medios de prepago, bajo regulación, pero con autonomía funcional.

De igual forma, en India, el gobierno federal implementó la National Common Mobility Card (NCMC) como un sistema interoperable de transporte público, peajes y pagos. Lo innovador del modelo es que permite que bancos públicos y privados emitan la tarjeta prepago bajo la marca RuPay, cumpliendo con estándares técnicos regulados por el Estado. Así, la infraestructura de prepago está normada por el gobierno, pero la operación financiera y la emisión de tarjetas recaen en actores privados, lo cual prueba que es posible construir un sistema moderno, seguro y con participación activa de múltiples sectores.

Por ello, se propone adicionar la fracción LXVI al artículo 6 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, para definir expresamente el concepto de “Sistema de prepago” como un modelo dual, en el cual pueda coexistir el sistema operado por el Gobierno del Estado y los sistemas que, por iniciativa y financiamiento propios, desarrollen los concesionarios, siempre bajo las disposiciones técnicas necesarias que garanticen su seguridad, transparencia e interoperabilidad.

La finalidad de esta reforma es prevenir un monopolio estatal en el sistema de cobro, proteger la libertad de operación técnica de los concesionarios y garantizar el derecho de los usuarios a contar con opciones tecnológicas diversas y funcionales. El reconocimiento legal del sistema dual de

prepago es una medida justa, moderna y acorde con los principios de subsidiariedad, proporcionalidad y libre concurrencia económica en un sector socialmente estratégico como lo es el transporte público.

La finalidad de esta reforma es prevenir un monopolio estatal en el sistema de cobro, proteger la libertad de operación técnica de los concesionarios y garantizar el derecho de los usuarios a contar con opciones tecnológicas diversas y funcionales. El reconocimiento legal del sistema dual de prepago es una medida justa, moderna y acorde con los principios de subsidiariedad, proporcionalidad y libre concurrencia económica en un sector socialmente estratégico como lo es el transporte público.

Esta reforma también responde a una realidad que no puede ignorarse: en Michoacán, el transporte público concesionado ha sostenido por décadas la prestación del servicio sin respaldo institucional suficiente. Lejos de ser un obstáculo, las y los concesionarios han sido aliados del pueblo en los momentos más críticos. Sin apoyos para renovar sus unidades, ellos mismos han implementado sistemas de seguridad, monitoreo GPS, esquemas de control de flota para evitar saturaciones, y en su momento, medidas sanitarias ante el COVID-19. Son quienes han asumido la carga operativa del servicio público, garantizando cobertura incluso en comunidades alejadas, sin subsidios, sin programas de modernización y sin políticas de acompañamiento técnico.

Por eso, negarles ahora la posibilidad de participar en la digitalización del sistema de prepago sería no solo injusto, sino contradictorio con los principios de la Cuarta Transformación, que reivindican el esfuerzo colectivo, la soberanía desde abajo y la justicia social. Como lo ha señalado el presidente Andrés Manuel López Obrador, el Estado debe estar al servicio del pueblo, no por encima de él. Y como lo impulsa la presidenta Claudia Sheinbaum, la tecnología debe democratizarse, no concentrarse. Con esta reforma, desde el Congreso del Estado Morena refrenda su compromiso con quienes verdaderamente han hecho posible el transporte público en Michoacán, y abre la puerta a que también puedan modernizarse, bajo condiciones técnicas, legales y humanas justas.

De ahí que esta iniciativa se propone bajo el cuadro comparativo siguiente:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO	
DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 6. Para los efectos de esta Ley se entenderá por: I. a la LXV. ...</p> <p>LXVI. Sistema de retención infantil: A los elementos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;</p> <p>LXVII. Sistemas seguros: A las prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;</p> <p>LXVIII. Sitio o Base: Al espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi y especializado de carga para el ofrecimiento de sus servicios;</p> <p>LXIX. SSM: A la Secretaría de Salud de Michoacán;</p> <p>LXX. SSP: A la Secretaría de Seguridad Pública;</p> <p>LXXI. Tarifa: A la contraprestación previamente autorizada por el servicio de transporte público y especializado que se preste en territorio estatal, la cual podrá ser mediante pago en efectivo, tarjeta de prepago o cualquier otra forma establecida en la presente Ley, su Reglamento y demás normatividad aplicable;</p> <p>LXXII. Titular del Poder Ejecutivo: Al Titular del Poder Ejecutivo del Estado;</p> <p>LXXIII. Vehículo motorizado: Al vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;</p> <p>LXXIV. Vehículo no motorizado: Al vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadríciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de</p>	<p>Artículo 6. Para los efectos de esta Ley se entenderá por: I. a la LXV. ...</p> <p>LXVI. Sistema de prepago: Es aquel que podrá operar bajo un esquema dual, permitiendo la coexistencia de un sistema a cargo del Poder Ejecutivo del Estado y otro creado y operado directamente por los concesionarios, conforme a la norma técnica que emita la autoridad competente;</p> <p>LXVII. Sistema de retención infantil: A los elementos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;</p> <p>LXVIII. Sistemas seguros: A las prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;</p> <p>LXIX. Sitio o Base: Al espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi y especializado de carga para el ofrecimiento de sus servicios;</p> <p>LXX. SSM: A la Secretaría de Salud de Michoacán;</p> <p>LXXI. SSP: A la Secretaría de Seguridad Pública;</p> <p>LXXII. Tarifa: La contraprestación previamente autorizada por el servicio de transporte público y especializado que se preste en el territorio estatal, la cual podrá ser mediante pago en efectivo, tarjeta de prepago o cualquier otra modalidad autorizada en esta Ley, su Reglamento y demás normatividad aplicable.</p> <p>LXXIII. Titular del Poder Ejecutivo: Al Titular del Poder Ejecutivo del Estado;</p> <p>LXXIV. Vehículo motorizado: Al vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;</p> <p>LXXV. Vehículo no motorizado: Al vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadríciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de</p>

baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXXV. Vehículo: Al Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LXXVI. Vehículos ecológicos: A aquellos que cuentan originalmente con un sistema de propulsión de fábrica, eléctrica, híbrida o modificados con motores eléctricos, hidrógeno, combustión interna en combinación con eléctricos y/o propulsión a gas natural, que cumplan con la normatividad en la materia;

LXXVII. Vía primaria: A aquella que, por su forma y función, permite desplazamientos entre distintas zonas de las ciudades y que posibilita un amplio volumen de tránsito vehicular;

LXXVIII. Vía pública: A todo espacio de uso común destinado al libre desarrollo de las actividades urbanas colectivas, entre ellas la movilidad, el tránsito, la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano;

LXXIX. Vía secundaria: A aquella que permite la circulación al interior de las colonias, barrios o pueblos, destinada al acceso directo a los inmuebles;

LXXX. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana; y,

LXXXI. Violencia de género: A cualquier acción u omisión, basada en su género, que le cause a una persona daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXXVI. Vehículo: Al Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LXXVII. Vehículos ecológicos: A aquellos que cuentan originalmente con un sistema de propulsión de fábrica, eléctrica, híbrida o modificados con motores eléctricos, hidrógeno, combustión interna en combinación con eléctricos y/o propulsión a gas natural, que cumplan con la normatividad en la materia;

LXXVIII. Vía primaria: A aquella que, por su forma y función, permite desplazamientos entre distintas zonas de las ciudades y que posibilita un amplio volumen de tránsito vehicular;

LXXIX. Vía pública: A todo espacio de uso común destinado al libre desarrollo de las actividades urbanas colectivas, entre ellas la movilidad, el tránsito, la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano;

LXXX. Vía secundaria: A aquella que permite la circulación al interior de las colonias, barrios o pueblos, destinada al acceso directo a los inmuebles;

LXXXI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana; y,

LXXXII. Violencia de género: A cualquier acción u omisión, basada en su género, que le cause a una persona daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Por lo anteriormente expuesto, y en ejercicio de la facultad conferida por el artículo 44 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, sometemos a consideración de esta Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto.

DECRETO:

ÚNICO. Se adiciona al artículo 6, la fracción LXVI, recorriendo en su orden las subsecuentes, de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 6. ...

I. a la LXV. ...

LXVI. Sistema de prepago: Es aquel que podrá operar bajo un esquema dual, permitiendo la coexistencia de un sistema a cargo del Poder Ejecutivo del Estado y otro creado y operado directamente por los concesionarios, conforme a la norma técnica que emita la autoridad competente;

LXVII. Sistema de retención infantil: A los elementos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LXVIII. Sistemas seguros: A las prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LXIX. Sitio o Base: Al espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi y especializado de carga para el ofrecimiento de sus servicios;

LXX. SSM: A la Secretaría de Salud de Michoacán;

LXXI. SSP: A la Secretaría de Seguridad Pública;

LXXII. Tarifa: La contraprestación previamente autorizada por el servicio de transporte público y especializado que se preste en el territorio estatal, la cual podrá ser mediante pago en efectivo, tarjeta

de prepago o cualquier otra modalidad autorizada en esta Ley, su Reglamento y demás normatividad aplicable.

LXXIII. Titular del Poder Ejecutivo: Al Titular del Poder Ejecutivo del Estado;

LXXIV. Vehículo motorizado: Al vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

LXXV. Vehículo no motorizado: Al vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadríciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatinas; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXXVI. Vehículo: Al Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LXXVII. Vehículos ecológicos: A aquellos que cuentan originalmente con un sistema de propulsión de fábrica, eléctrica, híbrida o modificados con motores eléctricos, hidrógeno, combustión interna en combinación con eléctricos y/o propulsión a gas natural, que cumplan con la normatividad en la materia;

LXXVIII. Vía primaria: A aquella que, por su forma y función, permite desplazamientos entre distintas zonas de las ciudades y que posibilita un amplio volumen de tránsito vehicular;

LXXIX. Vía pública: A todo espacio de uso común destinado al libre desarrollo de las actividades urbanas colectivas, entre ellas la movilidad, el tránsito, la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano;

LXXX. Vía secundaria: A aquella que permite la circulación al interior de las colonias, barrios o pueblos, destinada al acceso directo a los inmuebles;

LXXXI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana; y,

LXXXII. Violencia de género: A cualquier acción u omisión, basada en su género, que le cause a una persona daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

TRANSITORIOS

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. La autoridad competente deberá emitir, en un plazo no mayor a noventa días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la norma técnica correspondiente que regule las condiciones operativas, tecnológicas y de interoperabilidad de los sistemas de prepago a que hace referencia la fracción LXVI del artículo 6 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

TERCERO. La norma técnica referida en el artículo anterior deberá observar los principios de libre competencia, no discriminación, proporcionalidad e inclusión tecnológica, y establecer condiciones que permitan a los concesionarios del servicio público de transporte implementar, operar y mantener sus propios sistemas de prepago, bajo supervisión de la autoridad y en cumplimiento de los estándares mínimos de seguridad, transparencia y eficiencia.

CUARTO. La coexistencia de los sistemas de prepago operados por el Poder Ejecutivo del Estado y aquellos desarrollados directamente por los concesionarios deberá garantizar la interoperabilidad técnica, conforme a lo previsto en la norma técnica correspondiente, evitando en todo momento

prácticas restrictivas o excluyentes que impidan la libre elección de las personas usuarias o que representen una barrera de entrada para los concesionarios debidamente autorizados.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo de Morelia, Michoacán, a 25 del mes de junio del año 2025.

ATENTAMENTE

DIP. JUAN CARLOS BARRAGÁN VÉLEZ



LA PRESENTE HOJA CON FIRMA CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE SE ADICIONA AL ARTÍCULO 6, LA FRACCIÓN LXVI, RECORRIENDO EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES, DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, DE FECHA 25 DE JUNIO DEL AÑO 2025, PRESENTADA POR EL DIP. JUAN CARLOS BARRAGÁN VÉLEZ

JCBV/amhm/mcb*