



## HONORABLE ASAMBLEA

A la Comisión de Industria, Comercio y Servicios, le fue turnada la Iniciativa con proyecto de Decreto, la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4, fracción XXIX, y se adiciona el Capítulo Décimo, Del Desarrollo Económico Vinculado Al Entorno Portuario, y los artículos 45, 46 y 47, al Capítulo Décimo, todos de la Ley de Desarrollo Económico del Estado de Michoacán de Ocampo; y se reforma el artículo 25, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo.

### ANTECEDENTES

**ÚNICO.** En Sesión de Pleno de la Septuagésima Sexta Legislatura celebrada el 27 de febrero de 2025, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4, fracción XXIX, y se adiciona el Capítulo Décimo, Del Desarrollo Económico Vinculado Al Entorno Portuario, y los artículos 45, 46 y 47, al Capítulo Décimo, todos de la Ley de Desarrollo Económico del Estado de Michoacán de Ocampo; y se reforma el artículo 25, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por el Diputado Juan Carlos Barragán Vélez; misma que fue turnada a la Comisión de Industria, Comercio y Servicios, para su estudio, análisis y dictamen.

Del estudio y análisis realizado por esta Comisión de Industria, Comercio y Servicios, se llegó a las siguientes:

### CONSIDERACIONES

El Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, es competente para reformar, abrogar y derogar las leyes y decretos que se expidieren en el Estado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo.

La Comisión de Industria, Comercio y Servicios, es un órgano del Congreso, facultado para estudiar, analizar y dictaminar los asuntos materia de su competencia, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 62 fracción XV, 64 fracciones I y III y 81 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo.



La Iniciativa, materia del presente Dictamen, se sustenta sustancialmente en la siguiente exposición de motivos:

*“El puerto de Lázaro Cárdenas, ubicado en el estado de Michoacán, es uno de los más importantes de México y un nodo esencial en la cadena de suministro internacional. Este puerto, que se caracteriza por su profundidad y capacidad para recibir buques de gran calado, juega un papel crucial en el comercio marítimo, especialmente en el intercambio de mercancías con Asia y América del Norte. Se ha convertido en un punto estratégico para el tránsito de productos como contenedores, minerales y productos agrícolas, facilitando el comercio y la inversión en la región. A lo largo de los años, Lázaro Cárdenas ha experimentado un crecimiento significativo en su capacidad y en el volumen de carga que maneja, lo que ha impulsado el desarrollo económico de la región y ha generado miles de empleos. Sin embargo, para mantener y reforzar su competitividad en un entorno global en constante cambio, es fundamental implementar una serie de mejoras y modernizaciones. Estos deben abordar tanto la infraestructura, como la ampliación de terminales y la optimización de procesos logísticos, como la sostenibilidad ambiental, mediante el uso de tecnologías limpias y prácticas operativas responsables que minimicen el impacto ecológico. Asimismo, el desarrollo de conexiones intermodales, que integran ferrocarriles y carreteras, puede potenciar aún más la eficiencia del puerto y su capacidad para atraer inversiones.*

*En 2022, el puerto de Lázaro Cárdenas manejó un total de 2,031,552 TEU (Twenty-foot Equivalent Units), una unidad estándar utilizada para medir la capacidad de carga de contenedores y buques. Esta cifra representó un aumento del 20% en comparación con el año anterior. Este crecimiento sostenido resalta la relevancia del puerto dentro de la cadena logística internacional y subraya la necesidad de invertir en infraestructura para gestionar un volumen de carga aún mayor en el futuro. Se proyecta que, para 2030, el puerto podría alcanzar un manejo de 4 millones de TEU, lo que exige una planificación estratégica y mejoras a largo plazo.*

*Aunque la infraestructura actual del puerto es eficiente, requiere modernización para adaptarse a las demandas del comercio global contemporáneo. Es esencial ampliar las terminales, mejorar los accesos viales y construir nuevas instalaciones para prevenir congestiones y aumentar la capacidad operativa. Un estudio de la Asociación Mexicana de Infraestructura Portuaria estima que serán necesarios al menos 1,200*



*millones de dólares en los próximos cinco años para modernizar y expandir las instalaciones del puerto.*

*La adopción de tecnologías avanzadas, como sistemas de automatización y digitalización, puede incrementar significativamente la eficiencia operativa y reducir costos. Por ejemplo, el uso de grúas automatizadas y sistemas de gestión de carga basados en inteligencia artificial podría disminuir los tiempos de carga y descarga en un 30%, según un informe del Banco Interamericano de Desarrollo. Asimismo, digitalizar los procesos administrativos reduciría los costos operativos en un 20%, agilizando los trámites aduaneros y minimizando el uso de papeleo.*

*La sostenibilidad también debe ser un pilar fundamental en el desarrollo del puerto. Es crucial implementar normativas que promuevan prácticas responsables, como la reducción de emisiones mediante el uso de combustibles más limpios y tecnologías de control ambiental. Según el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), el puerto de Lázaro Cárdenas genera aproximadamente el 5% de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) del sector portuario nacional. La incorporación de energías renovables, como paneles solares y turbinas eólicas, podría reducir estas emisiones en un 40% para 2030. Además, gestionar adecuadamente los residuos y proteger los ecosistemas marinos son acciones clave para minimizar el impacto ambiental.*

*Fomentar la inversión privada a través de incentivos fiscales y políticas públicas es vital para el desarrollo del puerto. Estas inversiones no solo mejorarán la infraestructura, sino que también generarán empleo y estimularán el crecimiento económico en la región. Un análisis de la Secretaría de Economía estima que cada dólar invertido en infraestructura portuaria genera un retorno económico de 1.8 dólares en términos de empleos y desarrollo económico. Además, la creación de zonas económicas especiales alrededor del puerto puede atraer inversiones estratégicas en sectores como la manufactura, logística y comercio.*

*La formación y capacitación del personal portuario es igualmente esencial para garantizar que puedan manejar tecnologías avanzadas y procesos modernos. Programas de entrenamiento en el uso de sistemas automatizados, gestión operativa y sostenibilidad ambiental no solo aumentarán la productividad laboral en un 15%, según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), sino que también mejorarán la seguridad operativa en un 25%.*



*Por otro lado, establecer acuerdos y colaboraciones con puertos y empresas internacionales fortalecerá la conectividad y competitividad del puerto de Lázaro Cárdenas. Estas alianzas pueden abrir nuevas rutas comerciales, como la reciente colaboración con el puerto de Shanghái, que redujo el tiempo de tránsito de mercancías en un 15%, beneficiando a exportadores e importadores locales. Asimismo, trabajar con organizaciones internacionales permitirá el intercambio de mejores prácticas y tecnologías innovadoras.*

*La modernización del puerto no solo beneficiará a sus operaciones, sino que también tendrá un impacto significativo en el estado de Michoacán. La inversión en infraestructura y tecnología generará más de 10,000 empleos directos y 30,000 empleos indirectos en los próximos cinco años, según el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). Además, impulsará la economía local, incrementando la demanda de bienes y servicios, y mejorando la calidad de vida de las comunidades cercanas.*

*Por último, la implementación de prácticas sostenibles y tecnologías limpias contribuirá a reducir el impacto ambiental del puerto, mejorando la calidad del aire y beneficiando la salud de la población local. Esto posicionará a Michoacán como un referente en sostenibilidad y responsabilidad ambiental. En conclusión, la modernización y sostenibilidad del puerto de Lázaro Cárdenas son esenciales para consolidarlo como un centro logístico clave. Esta iniciativa busca implementar políticas públicas que optimicen sus operaciones, atraigan inversiones, fomenten el comercio internacional y beneficien a las comunidades locales, garantizando un crecimiento sostenible a largo plazo, las cuales se buscan estar establecidas en la Ley, siendo las siguientes:*

1. *Optimización de Infraestructura y Operaciones*
  - *Modernización de infraestructura: Construcción o mejora de muelles, almacenes, sistemas de grúas y maquinaria portuaria.*
  - *Digitalización y automatización: Implementar tecnologías como sistemas de gestión portuaria (PMS) y terminales automatizadas para aumentar la eficiencia.*
  - *Mantenimiento continuo: Garantizar que las instalaciones estén en condiciones óptimas para evitar interrupciones.*
2. *Diversificación de Servicios*
  - *Ampliación de actividades: Ofrecer servicios como almacenamiento, distribución y logística integrada.*
  - *Zonas de libre comercio: Establecer áreas libres de impuestos para atraer empresas de manufactura y ensamblaje.*



- *Reparación y mantenimiento de embarcaciones: Convertir el puerto en un centro de servicios marítimos.*
- 3. *Promoción de Conectividad*
  - *Mejoras en transporte terrestre: Desarrollar carreteras, ferrocarriles y enlaces logísticos para facilitar el movimiento de mercancías hacia y desde el puerto.*
  - *Conexiones internacionales: Fomentar alianzas con otras terminales portuarias y líneas navieras para aumentar el tráfico de mercancías.*
- 4. *Atracción de Inversiones*
  - *Incentivos fiscales: Ofrecer beneficios fiscales o subsidios para atraer inversionistas.*
  - *Asociaciones público-privadas: Colaborar con el sector privado para desarrollar infraestructuras y servicios.*
  - *Foco en sostenibilidad: Desarrollar proyectos portuarios verdes que cumplan con estándares internacionales, atrayendo así a inversionistas conscientes del medio ambiente.*
- 5. *Fomento del Comercio Internacional*
  - *Simplificación de trámites: Implementar procedimientos aduaneros eficientes y transparentes.*
  - *Alianzas comerciales: Trabajar con gobiernos y empresas para atraer mayor volumen de importaciones y exportaciones.*
  - *Participación en acuerdos comerciales: Aprovechar tratados internacionales para aumentar el flujo de mercancías.*
- 6. *Desarrollo del Capital Humano*
  - *Capacitación de personal: Invertir en formación para trabajadores portuarios y técnicos especializados.*
  - *Creación de empleo: Fomentar oportunidades laborales directas e indirectas en actividades relacionadas con el puerto.*
- 7. *Sostenibilidad y Responsabilidad Social*
  - *Gestión ambiental: Reducir el impacto ambiental del puerto mediante la adopción de tecnologías limpias.*
  - *Integración con la comunidad: Realizar inversiones en infraestructura local, como escuelas y hospitales, para beneficiar a las comunidades cercanas.*
  - *Planes de mitigación: Prevenir o mitigar los efectos adversos del tráfico portuario, como la congestión o contaminación.*
- 8. *Innovación y Marketing Portuario*



- *Promoción internacional: Participar en ferias y conferencias para atraer clientes y operadores logísticos.*
- *Especialización: Convertir el puerto en un hub especializado (por ejemplo, para carga de contenedores, graneles líquidos o productos perecederos).*
- *Uso de datos y análisis: Implementar sistemas de big data para predecir patrones de tráfico y optimizar operaciones”*

Esta Comisión dictaminadora, durante el análisis de la Iniciativa presentada por el proponente, observo que el objetivo de la misma es establecer un marco normativo estatal integral que impulse el desarrollo portuario, la competitividad logística, la atracción de inversiones, el comercio internacional y la sostenibilidad en torno al puerto de Lázaro Cárdenas, en coordinación con las autoridades federales y con la participación del sector privado.

Asimismo, la propuesta parte del reconocimiento de que el puerto de Lázaro Cárdenas es uno de los más importantes del país y una plataforma clave en la cadena de suministro internacional, particularmente en el intercambio comercial con Asia y América del Norte, lo que hace evidente la necesidad de modernizar su infraestructura, optimizar sus procesos logísticos, fortalecer sus conexiones intermodales y consolidar su inserción en los mercados globales.

De igual manera, se encontró que, para lograr estos fines, se propone la creación del Capítulo Décimo “Del Fomento al Desarrollo Portuario” dentro de la Ley de Desarrollo Económico del Estado, así como la ampliación de facultades a las Secretarías de Desarrollo Económico y de Comunicaciones y Obras Públicas para participar activamente en el impulso al desarrollo logístico y portuario de Michoacán.

No obstante, tras el estudio técnico y jurídico correspondiente, esta Comisión dictaminadora ha considerado necesario introducir adecuaciones al contenido del proyecto de decreto, a fin de asegurar su congruencia con el marco constitucional vigente y garantizar que no se invada la competencia exclusiva de la Federación en materia de administración y control de los puertos marítimos federales.

En ese sentido, si bien se reconoce el valor estratégico de la propuesta y se comparte su orientación general, esta Comisión ha resuelto reformular parcialmente el articulado, acotando ciertas disposiciones para que la participación del Poder Ejecutivo Estatal se limite a funciones de coordinación, planeación, promoción,



inversión, conectividad e infraestructura complementaria, sin que ello implique la asunción de facultades reservadas a la autoridad federal en términos de la Ley de Puertos y el artículo 89, fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En este orden de ideas, podemos señalar que el impulso al desarrollo económico y portuario a nivel estatal no es una aspiración aislada, sino una tendencia consolidada en el derecho local comparado, donde diversas entidades federativas han incorporado en su legislación facultades específicas para sus poderes ejecutivos y secretarías competentes en materia de fomento portuario, desarrollo logístico y aprovechamiento costero, siempre dentro del marco de coordinación con las autoridades federales y sin invadir la competencia exclusiva en materia de administración portuaria.

Un ejemplo claro de ello es la Ley Número 528 de Fomento Económico para el Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, que dedica su Título Décimo Segundo al “Fomento al Desarrollo Portuario y Costero”, estableciendo como atribución del Ejecutivo estatal la promoción y el fomento de dicha actividad mediante coordinación interinstitucional, diversificación productiva, estrategias sostenibles y figuras de asociación público-privada, entre otros mecanismos (artículo 32). Este marco legal reconoce el papel del gobierno estatal en la planificación, promoción y aprovechamiento estratégico de los recursos litorales.

Por su parte, la Ley para el Desarrollo Económico y la Competitividad del Estado de Tamaulipas prevé un Capítulo sobre Infraestructura Estratégica, donde faculta al Ejecutivo estatal, en coordinación con el Consejo y los municipios, a elaborar y financiar estudios y proyectos que permitan identificar y desarrollar infraestructura prioritaria, incluyendo expresamente a los puertos y aeropuertos (artículo 32). Asimismo, el artículo 33 clasifica a los puertos como infraestructura estratégica junto a las redes carreteras, ferroviarias y telecomunicaciones, reconociendo su valor para la competitividad regional.

De manera semejante, la Ley de Desarrollo Económico y Competitividad para el Estado de Quintana Roo, en su Capítulo V “Del Desarrollo Logístico”, establece que la Secretaría estatal competente deberá promover programas sectoriales que incluyan acciones concretas para fortalecer la infraestructura carretera, portuaria y aeroportuaria, facilitar la movilidad de insumos y productos terminados, y fomentar la inversión en servicios logísticos (artículo 27). Se contempla además la



modernización de la infraestructura aduanera, de seguridad y migración en puertos marítimos como parte de una visión integral del desarrollo económico.

En el mismo sentido, la Ley de Desarrollo Económico para el Estado de Colima dedica un título específico al Desarrollo Económico Portuario y el Comercio Exterior, y establece como actividad económica preponderante el movimiento portuario en la entidad, en particular el generado por el puerto de Manzanillo (artículo 87). Esta disposición mandata a la Secretaría estatal a realizar estudios y acciones orientadas a potencializar el entorno económico derivado de dicha actividad, a través del encadenamiento productivo, la atracción de inversión y la planificación estratégica del desarrollo económico regional. Además, los artículos 88 y 89 facultan al Ejecutivo estatal para promover el comercio exterior en coordinación con entidades públicas y privadas, apoyar a las MiPyMEs para integrarse a cadenas globales de valor, y fomentar alianzas estratégicas que incrementen la presencia de Colima en el mercado internacional.

Estos marcos normativos evidencian que la competencia estatal en materia de desarrollo económico vinculado a los puertos ha sido reconocida y ejercida por diversas entidades federativas, dentro de un modelo de federalismo cooperativo, donde las autoridades estatales desempeñan un papel activo en la generación de condiciones que impulsen la inversión, la conectividad, la producción y el comercio exterior, sin interferir en la operación directa de los puertos federales.

Bajo esta tesitura, y una vez realizado el análisis técnico y jurídico del contenido propuesto en la iniciativa, esta Comisión dictaminadora consideró necesario introducir modificaciones al proyecto de decreto a efecto de asegurar su plena congruencia con el marco constitucional vigente y evitar cualquier posible invasión de competencias atribuibles exclusivamente al Poder Ejecutivo Federal.

Si bien se comparte la finalidad de la iniciativa de impulsar el desarrollo económico regional a partir del potencial logístico del puerto de Lázaro Cárdenas, se estimó indispensable ajustar el contenido normativo para delimitar con precisión el alcance de la participación estatal, conforme a los principios de federalismo cooperativo y concurrencia funcional, establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Particularmente, se observó que el artículo 89, fracción XIII constitucional, otorga de manera exclusiva al Ejecutivo Federal la habilitación, control y administración de



los puertos marítimos, mientras que la Ley de Puertos, en sus artículos 1°, 3°, 8°, 16 y 20, regula expresamente la distribución de competencias en esta materia. En ese marco, corresponde a la Federación la conducción directa de la infraestructura y operación portuaria, mientras que las entidades federativas pueden participar en funciones de coordinación, planeación regional y promoción económica, siempre que no interfieran con las atribuciones reservadas al ámbito federal.

Con base en ello, se determinó suprimir del proyecto de decreto original las disposiciones que asignaban al Estado responsabilidades relacionadas con la inversión directa en infraestructura portuaria federal, la creación de zonas económicas con beneficios aduaneros, y el diseño de políticas que pudieran interpretarse como invasivas de competencias federales. En su lugar, se incorporaron disposiciones que:

- Enfocan la actuación del Poder Ejecutivo Estatal en actividades de coordinación, promoción, capacitación y atracción de inversiones en las regiones colindantes al puerto.
- Aclaran expresamente que cualquier acción estatal deberá respetar las competencias conferidas a la autoridad federal conforme a la Ley de Puertos.
- Establecen la posibilidad de celebrar convenios de colaboración con autoridades portuarias y federales, en estricto apego a las disposiciones legales aplicables.
- Otorgan al Consejo para el Desarrollo Económico del Estado un papel meramente consultivo, limitado a emitir propuestas sobre estrategias de desarrollo económico regional, sin atribuciones ejecutivas ni regulatorias.

Estas modificaciones, lejos de debilitar la propuesta original, refuerzan su solidez jurídica, al garantizar su viabilidad dentro del marco constitucional y al consolidar una vía legítima para que el Estado de Michoacán contribuya al desarrollo económico de las regiones estratégicas vinculadas con el puerto de Lázaro Cárdenas, sin contravenir el principio de legalidad ni invadir facultades federales.

Por las consideraciones expuestas y con fundamento en el artículo 44 fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; y en los artículos 52 fracción I, 62 fracción XV, 63, 64 fracciones I y III, 81, 242, 243, 244 y 245 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, la Comisión de Industria, Comercio y Servicios, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:



## DECRETO

**PRIMERO.** Se reforma el artículo 4, fracción XXIX, y se adiciona el Capítulo Décimo, del Desarrollo Económico Vinculado al Entorno Portuario, y los artículos 45, 46 y 47, al Capítulo Décimo, todos de la Ley de Desarrollo Económico del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 4. Para el cumplimiento de esta Ley, la Secretaría además de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo tendrá las siguientes:

I. a la XXVIII. ...

**XXIX.** Crear mecanismos y estrategias para activar herramientas que fomenten el potencial de la zona **de desarrollo portuario**, con el objetivo de desarrollar esquemas que promuevan la competitividad de las empresas y la inversión de capital nacional y extranjero, dándole una apertura comercial global; basada en la eliminación de trámites y la simplificación de procedimientos para facilitar la actividad económica;

**XXX.** a la XLVIII. ...

## CAPÍTULO DÉCIMO

### DEL DESARROLLO ECONÓMICO VINCULADO AL ENTORNO PORTUARIO

**ARTÍCULO 45.** El Poder Ejecutivo del Estado de Michoacán, por conducto de la Secretaría de Desarrollo Económico, promoverá estrategias y políticas públicas que fortalezcan la competitividad regional vinculada a la actividad portuaria, en coordinación con el Gobierno Federal, las autoridades portuarias y los sectores productivos, para:

- I. Incentivar la inversión privada en sectores logísticos, industriales y de servicios relacionados con el entorno del puerto de Lázaro Cárdenas;
- II. Promover la generación de empleos a través de proyectos productivos complementarios a la actividad portuaria;
- III. Fomentar el desarrollo de proveedores locales que puedan integrarse a las cadenas logísticas del puerto;
- IV. Apoyar la formación técnica y profesional de capital humano especializado en logística, comercio exterior y tecnologías aplicadas a la actividad portuaria;



- V. Colaborar con autoridades federales para el impulso de zonas económicas o de desarrollo regional vinculadas con el puerto;
- VI. Recopilar y sistematizar información económica estratégica sobre el entorno portuario del Estado, con fines de promoción económica e integración territorial.

**ARTÍCULO 46.** La Secretaría podrá celebrar convenios con la Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas y con otras autoridades federales competentes, con el fin de facilitar la planeación y ejecución de políticas complementarias de desarrollo económico regional.

**ARTÍCULO 47.** El Consejo para el Desarrollo Económico del Estado podrá formular opiniones y propuestas de carácter consultivo sobre acciones de impulso económico, capacitación y atracción de inversiones en las regiones colindantes al puerto de Lázaro Cárdenas, con el objeto de fortalecer la competitividad regional, en el marco de la coordinación institucional con las autoridades competentes y sin perjuicio de las atribuciones conferidas por la Ley de Puertos a la Federación.

**SEGUNDO.** Se reforma el artículo 25 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 25. ...

I. a la XL. ...

**XLI.** Realizar estudios de Mercado, de costos de productos y mediciones inflacionarias de los precios al consumidor;

**XLII.** Coordinarse con autoridades federales y municipales para implementar estrategias de desarrollo económico regional en el entorno portuario del Estado; y,

**XLIII.** Las demás que le confieran las normas jurídicas aplicables.

## TRANSITORIOS

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



CONGRESO DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO  
SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

Cada voz importa.  
CADA IDEA CUENTA.

COMISIÓN DE INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS



Segundo. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Desarrollo Económico, emitirá las disposiciones administrativas necesarias para la implementación de este decreto, dentro de los 90 días siguientes a su entrada en vigor.

Palacio del Poder Legislativo, Morelia, Michoacán a los 17 días del mes de junio de 2025.-----

**COMISIÓN DE INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS**

DIP. DAVID MARTÍNEZ GOWMAN  
PRESIDENTE

DIP. ANTONIO SALVADOR MENDOZA  
TORRES  
INTEGRANTE

DIP. ANA VANESSA CARATACHEA  
SÁNCHEZ  
INTEGRANTE

Las firmas que obran en la presente foja, forman parte integral del Dictamen con proyecto de Decreto por el que se reforman la Ley de Desarrollo Económico del Estado de Michoacán de Ocampo y la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, emitido por la Comisión de Industria, Comercio y Servicios, de fecha 17 de junio de 2025. -----