

MESA DIRECTIVA

Dip. Julianna Bugarini Torres
Presidencia
Dip. Abraham Espinoza Villa
Vicepresidencia
Dip. Diana Mariel Espinoza Mercado
Primera Secretaría
Dip. Alfonso Janitzio Chávez Andrade
Segunda Secretaría
Dip. Alejandro Iván Arévalo Vera
Tercera Secretaría

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

Dip. Ma. Fabiola Alanís Sámano
Presidencia
Dip. Sandra María Arreola Ruiz
Integrante
Dip. J. Reyes Galindo Pedraza
Integrante
Dip. Teresita de Jesús Herrera Maldonado
Integrante
Dip. Marco Polo Aguirre Chávez
Integrante
Dip. Adriana Campos Huirache
Integrante
Dip. Grecia Jennifer Aguilar Mercado
Integrante
Dip. Brissa Ileri Arroyo Martínez
Integrante
Dip. Julianna Bugarini Torres
Integrante

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Mtro. Fernando Chagolla Cortés
Secretario de Servicios Parlamentarios
Lic. Homero Merino García
Director General de Servicios de
Apoyo Parlamentario

Coordinador de Biblioteca, Archivo
y Asuntos Editoriales

Lic. María Guadalupe González Pérez
Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales

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

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

Segundo Año de Ejercicio

Primer Periodo Ordinario de Sesiones

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 6º FRACCIÓN XXIII, Y 9º FRACCIÓN X DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL; SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 1º, 2º, 3º, 4º FRACCIÓN VII, 16 FRACCIÓN III Y 18 DE LA LEY DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL; AMBOS DEL ESTADO DE MICHOACÁN, ELABORADO POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD Y COMUNICACIONES.

HONORABLE ASAMBLEA

La Comisión de Movilidad y Comunicaciones de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, con fundamento en las facultades que le confieren los artículos 8, fracción II; 52, fracción I; 62, fracciones XI y XXVII; 63; 64, fracción I; 69, 240 y 243 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, presenta el siguiente Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción VII del artículo 3; las fracciones XVI y LXXIV del artículo 6, fracción II del artículo 11, artículo 119 y artículo 120 se adiciona una fracción IX. BIS del artículo 5; fracción LXXIV BIS artículo 6, un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 100, un artículo 101 BIS todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Michoacán de Ocampo la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo al tenor de los siguientes

ANTECEDENTES

Primero. Ante la oficina de la Presidencia de la Mesa Directiva en fue presentada la 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, signada por el Diputado Juan Carlos Barragán Vélez 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

Segundo. Mediante oficio SSP/DGSTJ/DAT/DATMDSP/2445/24, de fecha 11 de abril de 2024, signado por la Diputada Laura Ivonne Pantoja Abascal, Presidenta de la Mesa Directiva, le fue turnada la 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, presentada por el Diputado Juan Carlos Barragán Vélez y ciudadanos, para estudio, análisis y dictamen.

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

CONSIDERACIONES

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

La Comisión de Movilidad y Comunicaciones del H. Congreso del Estado de Michoacán; es competente para estudiar, analizar y dictaminar la presente iniciativa, en términos de lo dispuesto por el artículo 69 la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo.

Que del estudio y análisis realizado a la Iniciativa que se dictamina, los Diputados integrantes de la Comisión de Movilidad y Comunicaciones de la Septuagésima Sexta Legislatura del Estado de Michoacán, consideramos importante garantizar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías de comunicación, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propicien la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes, así mismo que; consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento.

La Iniciativa presentada por el Diputado Juan Carlos Barragán Vélez, sustentó su exposición de motivos en lo siguiente:

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 contemplen 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.

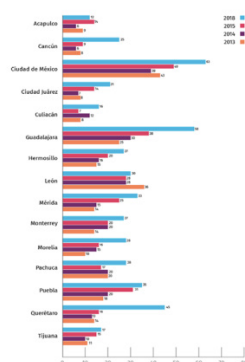
Para que una red de movilidad en bicicleta pueda considerarse como tal, debe cumplir con 5 criterios principales:

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.



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 7 de 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

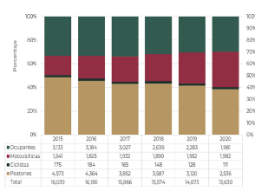
La seguridad vial es uno de los retos más importantes que enfrenta la bicicleta y motocicleta en México.

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

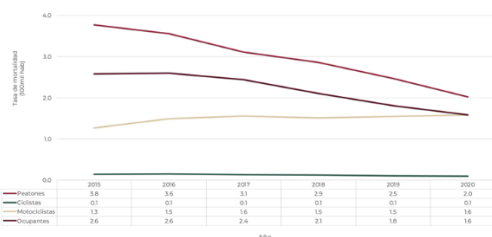


Fuente: Bases de mortalidad 2015-2020, INEGI-SS; SEDD 2015-2020, DGIS-SS.
Nota: peatones, ciclistas, motociclistas, ocupantes, otras y no especificados.

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.

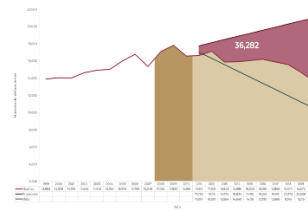
Gráfica 3.- Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de persona usuaria, 2015-2020



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 1999–2019. 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

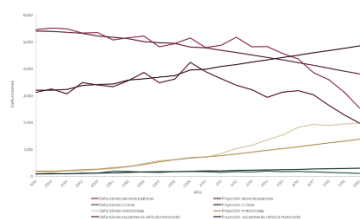


Fuente: Adaptado de Híjar, Martha, Pérez-Núñez, Ricardo, & Salinas-Rodríguez, Aarón. (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Revista de Salud Pública, 52, 67.

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 Hija, 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 Salud 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

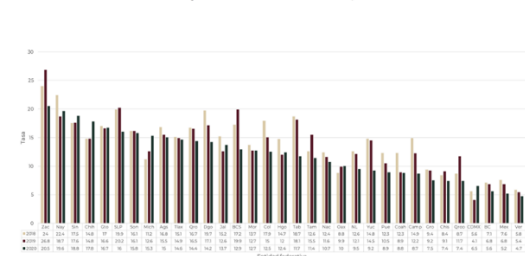
Entidad	Peatones	Ciclistas	Motociclistas	Conductores	Otros	NE	Total
Jalisco	324	5	232	96	5	489	1031
Guanajuato	67	0	50	45	0	478	1042
México	220	2	74	50	0	521	909
Michoacán de Ocampo	50	1	41	35	1	471	759
Chihuahua	387	1	53	125	1	528	675
Sinaloa	109	5	42	7	1	401	595
Ciudad de México	773	3	196	189	1	47	589
Puebla	74	1	69	65	0	378	587
Nuevo León	10	0	2	1	0	59	532
Sonora	89	8	31	96	1	293	496
San Luis Potosí	72	3	90	86	0	309	460
Chiapas	114	6	134	126	2	41	423
Tamaulipas	100	4	80	73	1	177	435
Oaxaca	23	1	28	13	0	349	434
Veracruz de Ignacio de la Llave	85	1	98	62	0	189	425
Hidalgo	52	2	49	45	1	273	382
Zacatecas	48	1	89	190	3	11	342
Quintana Roo	99	3	33	50	2	142	329
Tabasco	69	5	120	32	1	74	301
Coahuila de Zaragoza	57	7	58	60	0	102	284
Guerrero	59	0	75	48	1	193	276
Oaxaca	48	8	29	58	1	121	265
Morelos	33	2	15	23	0	187	260
Nayarit	35	8	58	43	1	110	253
Aguascalientes	63	3	49	43	0	57	215
Yucatán	41	24	82	20	0	40	207
Baja California	77	0	19	50	0	44	204
Nayarit	52	5	34	75	2	34	202
Quintana Roo	16	0	30	15	0	77	138
Baja California Sur	26	0	19	54	1	4	104
Colima	18	2	41	21	0	16	98
Campeche	6	0	29	9	0	43	87
NE	445	4	39	98	1	127	725
Total	3325	111	1992	1661	21	1055	7025

Fuente: Bases de mortalidad 2020, INEGI-SS, SED0 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



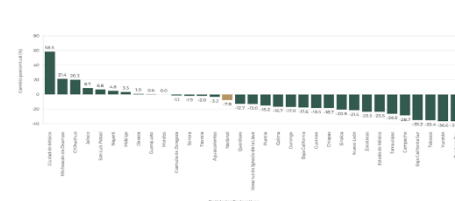
Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2018-2020. Proyecciones de la población de México 1950-2050 del CONAPO.

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 afectan 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...

En reunión de trabajo los diputados integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Septuagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, una vez debidamente estudiada y analizada la Iniciativa de Decreto referida en los antecedentes del presente dictamen, reconocemos varios puntos a favor de la propuesta y acordamos la viabilidad de la iniciativa presentada, pues todo lo que abone a mejorar y garantizar la seguridad vial para las y los michoacanos es prioridad para esta Legislatura.

Esta Comisión dictaminadora encuentra el sustento jurídico de la iniciativa objeto del presente en diversas disposiciones legales fundamentales en materia de movilidad, además, como refiere en su exposición de motivos, la iniciativa tiene como finalidad mitigar las pérdidas de vidas humanas que son producto de las acciones u omisiones de la propia autoridad debido a la falta de eliminación de los factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial, en donde se afectan de manera simultánea los bienes, derechos, vida e integridad corporal de los particulares.

Es importante señalar que esta Comisión dictaminadora también reconoce la importancia de salvaguardar el derecho de los particulares y sus bienes ante acciones u omisiones de la propia autoridad, lo que conlleva a garantizar el pago de las indemnizaciones correspondientes ante estas omisiones que deriven de hechos de tránsito donde la infraestructura vial sea insegura por presentar factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 44 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 62 fracción XIII 63, 64 fracción I, 66, 69, 242, 243, 244 y 245 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, las 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 6º fracción XXIII y 9º fracción X de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial

del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue

Artículo 6º...

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, el cambio en el ordenamiento vial, el señalamiento vertical y horizontal, los señalamientos para cruces escolares y de peatones, así como los reductores de y en general las infracciones a las disposiciones de esta Ley, y su Reglamento;

XXIV...

Artículo 9º. El derecho a la movilidad garantizará lo siguiente

I. a la IX...

X. Eliminar los factores de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial.

Segundo. Se reforman los artículos 1º, 2º, 3º, 4º 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 1º. 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 2º. 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 113 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.

PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO. Morelia, Michoacán, a los 13 trece de noviembre del 2025.

Atentamente

Comisión de Comunicaciones y Transportes: Dip. Hugo Ernesto Rangel Vargas, Presidente; Dip. Juan Carlos Barragán Vélez, Integrante.







www.congresomich.gob.mx