

**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 reforma el artículo 3 y el artículo 37 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de Michoacán de Ocampo***, con base en la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El derecho a la movilidad, reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y desarrollado en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, implica no solo la posibilidad de trasladarse de un punto a otro, sino hacerlo en condiciones de seguridad, dignidad, accesibilidad e igualdad.

La movilidad constituye un derecho humano indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales, por lo que las políticas públicas en materia de tránsito deben orientarse de manera prioritaria a la protección de la vida y la integridad física de las personas usuarias de

las vías públicas, particularmente de quienes se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad, bajo un enfoque de prevención de riesgos y de construcción de entornos viales seguros, sin embargo, en la práctica, los sistemas de control del tránsito han privilegiado históricamente la imposición de multas económicas como principal mecanismo de corrección de conductas, generando un modelo sancionador centrado en la recaudación más que en la seguridad vial.

Esta lógica ha demostrado ser limitada para modificar de manera estructural los comportamientos de riesgo, al tiempo que ha propiciado desconfianza ciudadana, discrecionalidad en la aplicación de sanciones y una percepción social de que la función de tránsito responde más a fines económicos que a la protección de las personas.

En sí, la evidencia en materia de seguridad vial muestra que las estrategias más eficaces para reducir siniestros de tránsito y sus consecuencias graves son aquellas que priorizan la prevención, la educación vial y las medidas correctivas orientadas a generar conciencia y responsabilidad en las personas usuarias de la vía pública; tales acciones como el apercibimiento, la capacitación en normas de tránsito, la sensibilización sobre conductas de riesgo y otras medidas no económicas contribuyen de manera más efectiva a la construcción de una cultura vial respetuosa, segura y sostenible, en comparación con un esquema basado casi exclusivamente en sanciones monetarias.

En este contexto, resulta necesario reorientar el marco jurídico estatal para que las infracciones de tránsito sean atendidas primordialmente mediante medidas preventivas, educativas y correctivas, y que las multas económicas dejen de constituir el mecanismo ordinario de control, pues así, al privilegiar la seguridad vial y los derechos humanos por encima de fines recaudatorios, se fortalece una política pública de movilidad centrada en las personas, coherente con los principios de sistemas seguros y con el objetivo de reducir muertes y lesiones graves derivadas de hechos de tránsito.

Asimismo, un modelo sancionador enfocado en la prevención y corrección de conductas contribuye a disminuir espacios de discrecionalidad y prácticas indebidas en la actuación de las autoridades, promoviendo una mayor transparencia, confianza social y legitimidad institucional.

La movilidad segura no puede depender de esquemas que incentiven la recaudación, sino de acciones integrales que protejan efectivamente la vida, la integridad y la dignidad de todas las personas, es por ello, que la presente iniciativa propone reformar la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo para establecer expresamente que las medidas preventivas, educativas y correctivas constituyan el eje principal en la atención de infracciones de tránsito, y que las multas económicas no sean el mecanismo ordinario de control, manteniéndose únicamente como una herramienta excepcional en los términos que establezca la propia normativa aplicable.

Con ello se busca fortalecer una política de movilidad más humana, eficaz y orientada a la seguridad vial, armonizada con los principios de derechos humanos y con la finalidad superior de proteger la vida de las personas usuarias de las vías públicas.

Esta iniciativa se presenta bajo el cuadro comparativo siguiente:

<b>LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO</b>	
<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>
<p>Artículo 3. La presente Ley tiene por objeto:</p> <p>I al IX. ...</p> <p>XI. Desarrollar las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las personas, preservando el libre tránsito, el orden y la paz</p>	<p>Artículo 3. La presente Ley tiene por objeto:</p> <p>I al IX. ...</p> <p>XI. Desarrollar las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las personas, preservando el libre tránsito, el orden y la paz</p>

<p>pública, a través de la aplicación de las sanciones por infracciones administrativas, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables;</p> <p>XII. Establecer las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las víctimas de hechos de tránsito, a través de la debida atención, seguimiento y acompañamiento, los mecanismos de reparación del daño, así como para la aplicación de las sanciones correspondientes, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables;</p> <p>XIII. ...</p> <p>XIV. ...</p> <p>XV. ...</p>	<p>pública, a través de <b>medidas preventivas, educativas y correctivas</b>, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables, <b>privilegiando en todo momento la seguridad vial y la protección de los derechos humanos por encima de fines recaudatorios;</b></p> <p>XII. Establecer las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las víctimas de hechos de tránsito, a través de la debida atención, seguimiento y acompañamiento, los mecanismos de reparación del daño, así como para la aplicación de las <b>medidas correctivas</b> correspondientes, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables;</p> <p>XIII. ...</p> <p>XIV. ...</p> <p>XV. ...</p>
<p>Artículo 37. Para la imposición de sanciones con motivo de comisión de infracciones en materia de tránsito, el Estado y los municipios ejercerán tal facultad de manera concurrente en el ámbito de su competencia de conformidad con la presente Ley y los reglamentos aplicables.</p>	<p>Artículo 37. Para la imposición de <b>medidas preventivas, educativas y correctivas</b>, el Estado y los municipios ejercerán tal facultad de manera concurrente en el ámbito de su competencia de conformidad con la presente Ley y los reglamentos aplicables, <b>sin que las multas económicas constituyan el mecanismo ordinario de control del tránsito.</b></p>

Es que, por las razones expuestas en mi carácter de Diputado integrante de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán e integrante del grupo parlamentario de MORENA, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 36, fracción II; 37 y 44, fracción I y XXX de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, someto a consideración de este Honorable Congreso, el siguiente proyecto de:

### **DECRETO:**

**ÚNICO.** Se reforma el artículo 3 y el artículo 37 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 3. ...

I al IX. ...

XI. Desarrollar las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las personas, preservando el libre tránsito, el orden y la paz pública, a través de **medidas preventivas, educativas y correctivas**, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables, **privilegiando en todo momento la seguridad vial y la protección de los derechos humanos por encima de fines recaudatorios**;

XII. Establecer las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las víctimas de hechos de tránsito, a través de la debida atención, seguimiento y acompañamiento, los mecanismos de reparación del daño, así como para la aplicación de las **medidas correctivas** correspondientes, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables;

XIII. ...

XIV. ...

XV. ...

Artículo 37. Para la imposición de **medidas preventivas, educativas y correctivas**, el Estado y los municipios ejercerán tal facultad de manera concurrente en el ámbito de su competencia de conformidad con la presente Ley y los reglamentos aplicables, **sin que las multas económicas constituyan el mecanismo ordinario de control del tránsito.**

## 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.** Dentro de un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el Estado y los municipios deberán adecuar y armonizar sus reglamentos, disposiciones administrativas y protocolos de actuación en materia de tránsito, a fin de incorporar de manera prioritaria medidas preventivas, educativas y correctivas, establecer criterios objetivos de aplicación, proporcionalidad y reincidencia.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo de Morelia, Michoacán, a 25 de enero de 2025.

**ATENTAMENTE**

**DIP. JUAN CARLOS BARRAGÁN VÉLEZ**

**LA PRESENTE HOJA CON FIRMA CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 3 Y EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE MICHOACÁN DE OCAMPO, PRESENTADA POR EL DIP. JUAN CARLOS BARRAGÁN VÉLEZ.**