

Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo

Septuagésima Sexta Legislatura

Segundo Año de Ejercicio

Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 81 BIS Y 81 TER AL CAPÍTULO ÚNICO DE LOS CRITERIOS Y DIRECTRICES EN LOS SISTEMAS SEGUROS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, DEL TÍTULO CUARTO, DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, PRESENTADA POR EL DIPUTADO JUAN CARLOS BARRAGÁN VÉLEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA.

Dip. Julianna Bugarini Torres,
Presidente de la Mesa Directiva del Honorable
Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo.
Presente.

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 adicionan los artículos 81 Bis y 81 Ter al Capítulo Único de los Criterios y Directrices en los Sistemas Seguros de Movilidad y Seguridad Vial, del Título Cuarto, de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo*, con base a la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La seguridad vial es un componente esencial del bienestar, la salud pública y el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad e inclusión. En Michoacán, como en el resto del país, los siniestros de tránsito generan pérdidas humanas irreparables, lesiones graves y afectaciones económicas y sociales que impactan a familias enteras y tensionan la capacidad institucional para responder con oportunidad. Por ello, resulta indispensable fortalecer el marco jurídico estatal para que las autoridades cuenten con herramientas claras, coordinadas y operativas orientadas a prevenir riesgos, reducir siniestros y proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías.

En ese sentido, la evidencia oficial disponible confirma la magnitud del desafío. Con base en datos preliminares de defunciones, en 2024 se registraron 16,654 muertes por siniestros viales a nivel nacional y una tasa de mortalidad de 12.6 muertes por cada 100,000 habitantes, lo que refleja un problema persistente que exige acciones preventivas consistentes y verificables. ☹️

A la par, los propios registros técnicos muestran que el impacto recae de manera desproporcionada en quienes se encuentran en mayor vulnerabilidad en la vía pública. En 2024 se estima que 37% de las víctimas mortales correspondieron a personas peatones, 2% a ciclistas, 44% a motociclistas y 17% a ocupantes de vehículos. Esta distribución evidencia que la seguridad vial requiere un enfoque integral que combine infraestructura segura, conducción responsable, control de riesgos y condiciones adecuadas de operación vehicular, con prioridad en la protección de quienes enfrentan mayores riesgos. ☹️

Además del costo humano, el impacto económico es considerable. En 2024 se estimó un costo total de los siniestros viales equivalente a 1.60% del PIB, derivado de fallecimientos y lesiones, lo que dimensiona el efecto sobre la productividad, el ingreso familiar y los costos sociales asociados a la atención médica, rehabilitación y pérdida de capacidades. Este dato sustenta la pertinencia de medidas normativas que, sin generar cargas desproporcionadas, activen mecanismos eficaces de prevención y corrección de factores de riesgo, incluyendo aquellos relacionados con el estado físico-mecánico de los vehículos. ☹️

En concordancia con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y con el enfoque de “sistemas seguros”, el marco estatal debe traducir principios en capacidades concretas de implementación. En México se cuenta con una arquitectura institucional que incluye observatorios estatales vinculados al seguimiento de siniestros, y se ha documentado que existen 32 observatorios; sin embargo, en ciertos periodos solo una parte de ellos ha reportado información de manera consistente, lo que refuerza la necesidad de consolidar mecanismos estatales de coordinación, registro, seguimiento e intervención preventiva con evidencia.

En este contexto, la presente iniciativa se orienta a fortalecer los instrumentos de coordinación y actuación en el ámbito estatal y municipal para mejorar la prevención de siniestros y la reducción de riesgos en la circulación. En particular, se propone consolidar una ruta operativa para que, cuando las autoridades detecten condiciones de inseguridad o fallas relevantes en los vehículos —conforme a lineamientos técnicos y dentro de sus atribuciones—, puedan canalizar a las personas usuarias hacia procesos de revisión y reparación que contribuyan a disminuir factores de riesgo, evitando que la falta de recursos o el alto costo de arreglos indispensables se conviertan en una barrera para la seguridad.

Por ello, el decreto ambicioso incorpora la posibilidad de que el Estado y los Municipios, en el marco de sus competencias y mediante los instrumentos jurídicos aplicables, celebren convenios no solo intergubernamentales, sino también con particulares, especialmente con talleres privados, con el propósito de establecer mecanismos de canalización y esquemas de descuentos o reparaciones a bajo costo para atender fallas que comprometan la seguridad vial. Esta medida no sustituye las obligaciones de las personas propietarias o conductoras, sino que crea una ruta de facilitación para que la corrección de riesgos sea más accesible, verificable y orientada a resultados.

Asimismo, la iniciativa se diseña para fortalecer la capacidad de las autoridades de movilidad y seguridad vial de implementar medidas preventivas con perspectiva de derechos, priorizando a grupos en situación de vulnerabilidad, promoviendo la cultura de prevención y articulando acciones con enfoque de evidencia. La finalidad es clara: reducir muertes y lesiones, fortalecer la confianza ciudadana, mejorar el cumplimiento normativo y consolidar una política pública moderna donde la coordinación institucional y social permita salvar vidas.

En suma, la reforma propone un marco más operativo y congruente con los fines de la movilidad segura: alinear atribuciones con instrumentos de coordinación, habilitar convenios útiles –incluidos con particulares–, y orientar la acción pública hacia la prevención efectiva, con criterios técnicos y trazabilidad, para que la seguridad vial deje de ser una aspiración y se convierta en un conjunto de acciones realizables y medibles en beneficio del pueblo de Michoacán.

Esta iniciativa se presenta bajo el cuadro comparativo siguiente:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO	
DICE	DEBE DECIR
Sin correlativo	<p>Artículo 81 Bis. Programa de Revisión Preventiva de Seguridad Vehicular.</p> <p>La SECMA podrá implementar un Programa de Revisión Preventiva de Seguridad Vehicular, con enfoque de sistemas seguros, de finalidad preventiva y orientado a la reducción de riesgos asociados a condiciones de seguridad de los vehículos.</p> <p>El Programa tendrá carácter voluntario, gratuito, no recaudatorio y no sancionatorio. Su operación no constituirá, por sí misma, verificación vehicular, inspección obligatoria ni requisito habilitante para la circulación, y se desarrollará conforme a los principios de legalidad, eficiencia, integridad, transparencia y protección de datos personales, en los términos de la normativa aplicable.</p> <p>El Programa comprenderá, cuando menos:</p> <p>I. La aplicación de listas de verificación y criterios técnicos de seguridad vehicular, en términos de los lineamientos que se emitan y de las disposiciones reglamentarias aplicables;</p> <p>II. La emisión de resultados informativos para la persona usuaria, con recomendaciones de mantenimiento y reparación, sin efectos sancionatorios;</p> <p>III. La canalización voluntaria a opciones de revisión, mantenimiento o reparación; y,</p> <p>IV. Acciones de difusión, educación y cultura de seguridad vial.</p> <p>Para su instrumentación, la autoridad competente podrá celebrar convenios de coordinación con los Municipios, instituciones públicas de educación superior, centros de</p>

	<p>investigación, colegios o asociaciones técnicas, organismos especializados y demás entidades públicas competentes, conforme a las disposiciones aplicables.</p> <p>Asimismo, exclusivamente para fines de canalización voluntaria a servicios de mantenimiento o reparación, la autoridad competente podrá celebrar convenios con personas físicas o morales del sector privado que presten tales servicios, a efecto de facilitar a las personas usuarias el acceso a tarifas preferenciales, descuentos o facilidades, bajo condiciones de transparencia, integridad y libre elección.</p> <p>Los convenios con particulares deberán observar, como mínimo, lo siguiente:</p> <p>I. Prever mecanismos objetivos y transparentes para la incorporación de prestadores, sin exclusividad;</p> <p>II. Publicar y mantener actualizado un listado informativo de prestadores adheridos y de los beneficios ofrecidos, en formatos accesibles;</p> <p>III. Garantizar que la canalización sea voluntaria y que la persona usuaria pueda elegir libremente cualquier prestador, adherido o no;</p> <p>IV. Prohibir comisiones, cuotas, contraprestaciones, incentivos o beneficios para personas servidoras públicas por la canalización, recomendación o derivación; y,</p> <p>V. Prever mecanismos de queja y, en su caso, medidas de suspensión o baja por incumplimiento de condiciones ofrecidas o prácticas abusivas, en términos del propio convenio y la normativa aplicable.</p> <p>La información que se genere con motivo del Programa se limitará a lo estrictamente necesario para su finalidad preventiva y se resguardará conforme a la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 81 Ter. Lineamientos y seguimiento.</p> <p>La SECMA emitirá lineamientos técnicos y operativos del Programa, en los que se establecerán, al menos, criterios de revisión, sedes o módulos, perfiles del personal, protocolos de atención, mecanismos de coordinación interinstitucional y medidas de integridad y transparencia para los convenios a que se refiere el artículo anterior.</p> <p>La autoridad competente publicará, cuando menos de manera anual, un informe de resultados del Programa que incluya, de forma agregada y sin identificar a personas usuarias:</p> <p>I. Cobertura territorial y número de revisiones realizadas;</p> <p>II. Principales rubros de condiciones o fallas detectadas;</p> <p>III. Número de canalizaciones voluntarias realizadas; y,</p> <p>IV. En su caso, reporte general de quejas y medidas de mejora implementadas.</p> <p>La operación del Programa deberá articularse con las estrategias y programas vigentes en materia de movilidad y seguridad vial, evitando duplicidades y privilegiando el uso eficiente de recursos.</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 adicionan los artículos 81 Bis y 81 Ter al Capítulo Único de los Criterios y Directrices en los Sistemas Seguros de Movilidad y Seguridad Vial, del Título Cuarto, de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 81 Bis. Programa de Revisión Preventiva de Seguridad Vehicular.

La SECMA podrá implementar un Programa de Revisión Preventiva de Seguridad Vehicular, con enfoque de sistemas seguros, de finalidad preventiva y orientado a la reducción de riesgos asociados a condiciones de seguridad de los vehículos.

El Programa tendrá carácter voluntario, gratuito, no recaudatorio y no sancionatorio. Su operación no constituirá, por sí misma, verificación vehicular, inspección obligatoria ni requisito habilitante para la circulación, y se desarrollará conforme a los principios de legalidad, eficiencia, integridad, transparencia y protección de datos personales, en los términos de la normativa aplicable.

El Programa comprenderá, cuando menos:

- I. La aplicación de listas de verificación y criterios técnicos de seguridad vehicular, en términos de los lineamientos que se emitan y de las disposiciones reglamentarias aplicables;
- II. La emisión de resultados informativos para la persona usuaria, con recomendaciones de mantenimiento y reparación, sin efectos sancionatorios;
- III. La canalización voluntaria a opciones de revisión, mantenimiento o reparación; y,
- IV. Acciones de difusión, educación y cultura de seguridad vial.

Para su instrumentación, la autoridad competente podrá celebrar convenios de coordinación con los Municipios, instituciones públicas de educación superior, centros de investigación, colegios o asociaciones técnicas, organismos especializados y demás entidades públicas competentes, conforme a las disposiciones aplicables.

Asimismo, exclusivamente para fines de canalización voluntaria a servicios de mantenimiento o reparación, la autoridad competente podrá celebrar convenios con personas físicas o morales del sector privado que presten tales servicios, a efecto de facilitar a las personas usuarias el acceso a tarifas preferenciales, descuentos o facilidades, bajo condiciones de transparencia, integridad y libre elección.

Los convenios con particulares deberán observar, como mínimo, lo siguiente:

- I. Prever mecanismos objetivos y transparentes para la incorporación de prestadores, sin exclusividad;
- II. Publicar y mantener actualizado un listado informativo de prestadores adheridos y de los beneficios ofrecidos, en formatos accesibles;
- III. Garantizar que la canalización sea voluntaria y que la persona usuaria pueda elegir libremente cualquier prestador, adherido o no;
- IV. Prohibir comisiones, cuotas, contraprestaciones, incentivos o beneficios para personas servidoras públicas por la canalización, recomendación o derivación; y,
- V. Prever mecanismos de queja y, en su caso, medidas de suspensión o baja por incumplimiento de condiciones ofrecidas o prácticas abusivas, en términos del propio convenio y la normativa aplicable.

La información que se genere con motivo del Programa se limitará a lo estrictamente necesario para su finalidad preventiva y se resguardará conforme a la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales.

Artículo 81 Ter. Lineamientos y seguimiento.

La SECMA emitirá lineamientos técnicos y operativos del Programa, en los que se establecerán, al menos, criterios de revisión, sedes o módulos, perfiles del personal, protocolos de atención, mecanismos de coordinación interinstitucional y medidas de integridad y transparencia para los convenios a que se refiere el artículo anterior.

La autoridad competente publicará, cuando menos de manera anual, un informe de resultados del Programa que incluya, de forma agregada y sin identificar a personas usuarias:

- I. Cobertura territorial y número de revisiones realizadas;
- II. Principales rubros de condiciones o fallas detectadas;
- III. Número de canalizaciones voluntarias realizadas; y,
- IV. En su caso, reporte general de quejas y medidas de mejora implementadas.

La operación del Programa deberá articularse con las estrategias y programas vigentes en materia de movilidad y seguridad vial, evitando duplicidades y privilegiando el uso eficiente de recursos.

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. En caso de implementarse el Programa, la autoridad competente emitirá los lineamientos a que se refiere el artículo 81 Ter dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Tercero. En caso de celebrarse convenios con particulares, la autoridad competente habilitará el mecanismo de incorporación de prestadores y publicará el listado informativo correspondiente dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la emisión de los lineamientos.

Cuarto. El primer informe anual deberá publicarse dentro de los doce meses siguientes a la emisión de los lineamientos.

DADO EN EL PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO de Morelia, Michoacán, a 05 del mes de febrero del año 2026.

Atentamente

Dip. Juan Carlos Barragán Vélez