

**DIPUTADO BALTAZAR GAONA GARCÍA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL H. CONGRESO
DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO
PRESENTE**

La que suscribe, Emma Rivera Camacho, Diputada de la Septuagésima Sexta Legislatura del H. Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, e Integrante del Grupo Parlamentario Morena, con fundamento en el artículo 44, fracción II, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; y, artículos 8, fracción II; 234; 235 y 236 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, me permito presentar ante esta Soberanía, ***Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un tercer párrafo el artículo 170 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo***, bajo el tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

“El fin último de un Estado es crear las condiciones para que la gente pueda construir su felicidad.”

Andrés Manuel López Obrador

El cambio que se vivió hace siete años con la llegada de nuestro Movimiento de Regeneración Nacional a la presidencia de la república, marcó un punto fundamental en el paradigma de la administración pública. La nueva visión de administrar y enfocar las políticas hacia los sectores más desprotegidos, es uno de los principales postulados que, desde Andrés Manuel López Obrador, y ahora, con la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo, han sido el sello de esta cuarta transformación.

La economía no solo debe de ser vista desde la mera noción económica y simplista del modelo neoliberalista, sino, como una función social. Una de las

definiciones de economía más aceptadas en la actualidad es, “el estudio de la manera en que las sociedades utilizan recursos escasos para producir mercancías valiosas y distribuirlas entre los distintos individuos”.¹

De esta manera se puede apreciar que, para hacer frente a la escasez de los bienes o servicios que sirven para atender las necesidades de las personas, la acción colectiva es la herramienta idónea que tiene el pueblo. La economía está presente en todas las esferas de la vida y afecta de forma sistemática la plenitud de los derechos fundamentales.

El modelo neoliberal se enfocó en concentrar la riqueza en unas cuantas personas, lo que trajo el deterioro social y económico de las sociedades. Derivado de esto, se trató de pensar en políticas que detonaran el papel central del Estado, como eje de desarrollo y protección social, lo que trajo a una economía como sustantivo, o sea, una economía “social”, solidaria " y "moral ".²

Partiendo de esta idea, la economía social³ se enfoca en la actividad económica que llevan a cabo los integrantes del sector social de la economía, con el fin de que quienes integran cada organización, o grupo puedan satisfacer sus necesidades individuales y colectivas, garantizando el desarrollo de todos.

Asimismo, sus postulados de esta forma radican en que la propiedad de los recursos es social; se distribuyen equitativamente los ingresos de los factores de la producción; se participa en la toma de decisiones; y el interés general prevalece sobre el particular.

En este orden de ideas, López Obrador publicó su libro hacia una economía moral, la cual se define “como los mecanismos de solidaridad comunitaria y ayuda

¹ Paul, S y Nordhaus, W. (2010). *Economía con aplicaciones a Latinoamérica*. 19 ed. Pavón, L. y Blanco, B. trad. McGraw-Hill. (p. 14).

² Stiglitz, Joseph y Charlton, A.(2007). *Comercio justo para todos. Como el comercio puede promover el desarrollo*. Rodríguez, N. trad. Taurus. (p. 464).

³ Venegas, S., Márquez D. et. Al. (2022). *Cuarta transformación y administración pública. Las tensiones entre el neoliberalismo y la economía moral* Tirant lo Blanch. (p. 20).

mutua”⁴, la cual no desconoció las desigualdades y la pobreza, sino que buscó atacar esos elementos con la redistribución de los recursos y con la satisfacción de las necesidades vitales de la persona, como elemento indispensable para mantener la paz.

De la construcción de la cuarta transformación, se planteó desde el 2018, un esquema dirigido a la justicia social, donde la honradez y honestidad sean el frente para combatir la corrupción en la administración pública, y donde la economía social, fuera el objetivo de la política económica para generar bienestar a la población, y alejarnos del planteamiento neoliberal de que en el mercado se encuentra la solución a las interrogantes básicas de la ciudadanía.

Es así que, la iniciativa que hoy nos ocupa, parte de esta premisa del nuevo modelo de la economía moral, en que, la gratuidad del estacionamiento en espacios comerciales, está basado en el interés de la mayoría de la ciudadanía sobre el particular. Ya que esto favorece a la comunidad y a los consumidores, pues facilita el acceso y promueve el comercio al eliminar una barrera de costo para acceder a los servicios y productos.

Se pone al centro la participación de los consumidores, lo que implica que estos son el epicentro del sostenimiento de los centros comerciales, ya que esto es una demanda generalizada de la población, lo cual se sustenta en su derecho de participar. Aunado a ello, se distribuyen de manera equitativa los ingresos de los factores de la producción. Ya que cobrar por el estacionamiento, se puede ver como una carga adicional y desproporcionada para el consumidor.

En esta legislatura, se han presentado iniciativas para la gratuidad de los estacionamientos en escuelas, hospitales, parques, y se han generado medidas para exhortar a los ayuntamientos a contemplar una gratuidad parcial de los

⁴Pérez, K. (2000). Diccionario de acción humanitaria y cooperación para el desarrollo. Hegoa.

estacionamientos. Toda medida o acción que hagamos desde este recinto sin duda abona al debate y a generar medidas para que estos temas estén vigentes.

Hace algunos meses, se presentó un dictamen sobre la improcedencia de una iniciativa en materia de la gratuidad de los estacionamientos, es por eso que, me gustaría que una vez que se turne, la comisión o comisiones que les corresponda el estudio, y respetando su criterio, se pueda abrir esta propuesta a un parlamento abierto, para generar un estudio integral y recabar los puntos de vista de los sectores de la sociedad.

En este orden de ideas, justificaré esta iniciativa desde la base normativa, tomando en consideración tres elementos, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán y la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Michoacán de Ocampo.

El texto constitucional federal, en su artículo 28, señala las medidas para regular las actividades del mercado frente al consumidor, de esto, el servicio del estacionamiento en vía pública es accesoria, porque se accede a los bienes y servicios, por lo que su regulación es una medida de protección económica hacia la persona.

Respecto al artículo 115, fracción III, inciso g), señala la facultad de los Municipios de encargarse de los servicios de calles, parques y jardines, y su equipamiento, por lo cual, no se encuentra de manera tácita la regulación constitucional de las funciones del estacionamiento público. Partiendo de esto, la iniciativa se enfoca en regularizar un servicio comercial, y no de función de vía pública municipal.

De acuerdo a la Ley de Movilidad, en su artículo 38, fracción XII, refiere que la competencia del Estado y los Municipios respecto a la regulación de los estacionamientos en la vía pública, es materia concurrida de ambos, y no solamente una facultad exclusiva del Municipio. De esto, la regulación de los estacionamientos se ejerce de manera coordinada y respetando la participación de cada uno de ellos.

La Ley Orgánica Municipal en su artículo 148, fracción XVII señala que los reglamentos municipales deben de contener las materias de estacionamientos públicos. Esto demuestra su competencia de regulación y ejecución, la cual no es solo del Municipio. De manera que, atendiendo a la jerarquía y la naturaleza de la materia de estudio, la Ley de Movilidad es la facultada para la competencia compartida, ya que es la normativa especializada en movilidad, transporte e infraestructura.

La problemática de los estacionamientos de una plaza comercial, como lo dije, es un servicio accesorio, ya que, el propósito principal de la persona que acude al centro comercial, es adquirir productos o contratar servicios, lo que deja al estacionamiento como un elemento de coste necesario para realizar la actividad.

Esto resulta que, el operador del centro comercial no solo con las contribuciones que se hacen por parte de los locatarios al pagar una renta, y de las personas al consumir un bien o servicio, obliga de manera directa al usuario de la plaza en pagar un costo por el estacionamiento, aun cuando este haya hecho una compra.

De la normativa de las Entidades Federativas, podemos ver que existen diversas disposiciones que consagran la gratuidad total o parcial de los estacionamientos públicos en las plazas comerciales, por lo que me permitiré señalarlos en la siguiente tabla:

Normativa de la Entidad Federativa	Numeral
<p>Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí</p>	<p>ARTÍCULO 280. Los estacionamientos de vehículos de los establecimientos comerciales y de servicios serán gratuitos para las personas que adquieran bienes o servicios de dichos establecimientos.</p>

<p>Ley de Edificaciones del Estado de Baja California</p>	<p>ARTÍCULO 22. ESTACIONAMIENTOS.</p> <p>Se entiende por estacionamiento, el espacio de propiedad pública o privada aprobado por la Autoridad, destinado a guardar vehículos, permitiendo que las maniobras necesarias de acceso, circulación y salida, se realicen en forma ordenada y segura. Por cajón de estacionamiento, se entenderá la superficie que ocupa un vehículo estacionado con amplitud suficiente para abordar y/o descender de él.</p> <p>[...]</p> <p>Tratándose de centros comerciales, con independencia del mecanismo que se emplee para la entrada y salida de vehículos y aun cuando el servicio de estacionamiento se encuentre bajo cualquier figura legal a cargo de un tercero, se deberá otorgar a sus clientes los primeros cuarenta minutos de estacionamiento gratuito.</p>
<p>Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos</p>	<p>ARTÍCULO 184 BIS. Los fraccionamientos y condominios comerciales y de servicios se sujetarán a las siguientes disposiciones:</p> <p>a II. ...</p> <p>III.- Deberán cumplir los requerimientos de cajones de estacionamiento de acuerdo a los ordenamientos legales aplicables, mismos que deberán ser proporcionados de forma</p>

	<p>gratuita para los clientes o consumidores que así lo demuestren, por dos horas, sin fijar para ello cuotas mínimas o máximas de compra. El incumplimiento de esta disposición será considerado infracción administrativa sancionada por el Bando de Policía y Buen Gobierno, cuyo monto se fijará en las Leyes de Ingresos de los Municipios. Los propietarios o poseedores de los estacionamientos de los fraccionamientos y condominios comerciales y de servicios que se dediquen a cualquier giro y/o actividad podrán cobrar una contraprestación económica transcurridas las dos horas de gratuidad a quienes estacionen sus vehículos en los espacios respectivos y no demuestren ser clientes o consumidores, así mismo, no se cobrará ninguna cuota por boleto perdido, bastará con acreditar la propiedad del vehículo. Estas obligaciones incluyen al beneficiario de la concesión o derechos de explotación del estacionamiento de los fraccionamientos y condominios comerciales y de servicios.</p> <p>[...]</p>
<p>Ley de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda para el Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave</p>	<p>ARTÍCULO 45. Quedan comprendidos en la infraestructura urbana y el equipamiento:</p> <p>I.a II...</p> <p>Tratándose de comercio y abasto, el uso del servicio de estacionamiento deberá ser</p>

	<p>gratuito y de libre acceso, se exceptúa de lo anterior el servicio proporcionado a los usuarios que no adquieran bienes o servicio en la plaza o centro comercial y únicamente hagan uso del servicio de estacionamiento público, dicha tarifa será aprobada por el Ayuntamiento que corresponda; y se sujetará a lo establecido en la fracción III del artículo 32 de la Ley que Regula las Construcciones Públicas y Privadas del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave.</p> <p>[...]</p>
--	---

Finalmente, la propuesta tiene la finalidad de proteger a la persona que consume en los centros comerciales, eliminando el doble pago por el estacionamiento, evitando un lucro indebido por parte del operador. También, la intervención del Estado a través del Congreso Local. Aunado a ello, se establece la gratuidad como regla para el cliente que consume, y se define la excepción para el usuario que solo usa el estacionamiento como guarda y custodia.

¡Que la justicia se haga ley!

Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 36 y el artículo 44 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano del Estado de Michoacán de Ocampo, así como la fracción II del artículo 8, los artículos 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimiento del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo me permito someter a la consideración del Pleno del Congreso del Estado de Michoacán la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se adiciona un tercer párrafo el artículo 170 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 170. La operación y administración de los recursos económicos generados mediante el pago de tarifa de estacionamientos en la vía pública, será responsabilidad de la autoridad competente y los recursos obtenidos preferentemente serán utilizados para el mejoramiento urbano y en la ejecución de acciones y programas de movilidad activa considerando la jerarquía de movilidad.

Las tarifas deberán ser previamente establecidas en la Ley de Ingresos Estatal o Municipal.

Tratándose de estacionamientos en la vía pública para espacios comerciales privados, el uso del servicio de estacionamiento deberá ser gratuito y de libre acceso. Se configura como única excepción de lo anterior, cuando el uso del servicio por aquellos particulares no acredite la adquisición de bienes o contratación de servicios dentro de la plaza o centro comercial y únicamente hagan uso del estacionamiento público. En tal supuesto, el Ayuntamiento será el facultado para aprobar la tarifa.

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. Los Ayuntamientos deberán ajustar sus reglamentos que dispongan las tarifas en materia de estacionamientos en la vía pública para espacios comerciales privados, en un plazo no mayor a 60 días, a fin de establecer la gratuidad del servicio en los términos del presente decreto.

TERCERO. Las personas físicas o morales que presten el servicio de estacionamiento en plazas o centros comerciales deberán de adaptar su sistema de cobro y boletaje para garantizar la gratuidad y el libre acceso del servicio a los usuarios. Asimismo, capacitar a su personal sobre las formas de acreditación de la adquisición de bienes y servicios, y, para la aplicación de la tarifa de excepción.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo de Morelia, Michoacán, a los 18 dieciocho días del mes de febrero del año 2026.

ATENTAMENTE

DIPUTADA EMMA RIVERA CAMACHO