

MESA DIRECTIVA

Dip. Baltazar Gaona García

Presidencia

Dip. Nalleli Julieta Peraza Huerta

Vicepresidencia

Dip. Jaqueline Avilés Osorio

Primera Secretaría

Dip. David Martínez Gowman

Segunda Secretaría

Dip. Teresita de Jesús Herrera Maldonado

Tercera Secretaría

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

Dip. Ma. Fabiola Alanís Sámano

Presidencia

Dip. Sandra María Arreola Ruíz

Integrante

Dip. J. Reyes Galindo Pedraza

Integrante

Dip. José Antonio Salas Valencia

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. Baltazar Gaona García

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, Moisés 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

Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

DICTAMEN CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 3º, EL ARTÍCULO 37 Y LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 161; SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXXII BIS DEL ARTÍCULO 6º Y EL ARTÍCULO 107 BIS, DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, 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 mediante el cual, se reforma la fracción XI del artículo 3°, el artículo 37 y la fracción V del artículo 161; y se adiciona la fracción XXXII bis del artículo 6° y el artículo 107 bis de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

Primero. En sesión del Pleno de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán con fecha 19 diecinueve de noviembre del año 2025 dos mil veinticinco, se presentó la iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adicionan la fracción XXXII bis del artículo 6 y la fracción X del artículo 107 la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por el diputado J. Reyes Galindo Pedraza; cual se turnó a la Comisión de Movilidad y Comunicaciones para su estudio, análisis y dictamen.

Segundo. En sesión del Pleno de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán con fecha 11 once de febrero del 2026 dos mil veintiséis, se presentó la iniciativa con proyecto de decreto, por él se reforma la fracción V del artículo 161 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por el Diputado David Martínez Gowman, la cual se turnó a la Comisión de Movilidad y Comunicaciones para su estudio, análisis y dictamen

Tercero. En sesión del Pleno de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán con fecha 25 de veinticinco de febrero del 2026 dos mil veintiséis, se presentó la iniciativa con proyecto de decreto, por él se reforma artículo 3 y el artículo 37 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por el Diputado Juan Carlos Barragán Vélez, la cual se turnó a la Comisión de Movilidad y Comunicaciones para su estudio, análisis y dictamen.

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.

La Iniciativa con proyecto de decreto que, presentada por el Diputado J. Reyes Galindo Pedraza, sustentó su exposición de motivos en lo siguiente:

... En México, el transporte terrestre de derivados de petróleo implica un alto nivel de riesgo para los operarios, conductores y habitantes de las zonas por las que transitan estos servicios logísticos.

Particularmente, en el Estado de Michoacán la mayor parte del traslado de materiales peligrosos se realiza por medio de transporte terrestre, atravesando zonas urbanas y rurales en las que la densidad poblacional y la falta de medidas preventivas adecuadas incrementan significativamente el potencial de daño ante cualquier accidente.

Actualmente, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo no contempla de forma específica disposiciones que regulen aspectos relacionados con horarios, rutas, condiciones técnicas, señalización o capacitación relacionadas con el transporte de materiales peligrosos. Dicha omisión genera un vacío legal que pone en riesgo la integridad de las personas y del entorno, al no establecer límites claros ni obligaciones preventivas para quienes prestan este tipo de servicios.

Por ello, la presente iniciativa de reforma busca adicionar y armonizar disposiciones dentro de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, a fin de:

- 1. Establecer horarios específicos de circulación para vehículos que transporten materiales peligrosos, restringiendo su tránsito en zonas urbanas a únicamente entre las 20:00 y las 08:00 horas, salvo casos de emergencia debidamente justificados.*
- 2. Obligar a las unidades a contar con señalización visible y sistemas de seguridad certificados, garantizando que el traslado cumpla con normas técnicas y ambientales vigentes.*
- 3. Coordinar con las autoridades de protección civil la*

elaboración de rutas seguras y protocolos de actuación inmediata ante siniestros o fugas.

4. *Capacitar y certificar a los operadores de transporte especializado para asegurar que cuenten con los conocimientos necesarios en materia de prevención, reacción y manejo de contingencias.*

5. *Establecer sanciones ejemplares en caso de incumplimiento, priorizando la seguridad y la prevención por encima del interés económico.*

Así mismo, es preciso enfatizar que esta reforma no pretende obstaculizar la actividad económica, sino garantizar que la movilidad en Michoacán se realice con responsabilidad y bajo criterios de seguridad integral, ya que es deber del Estado proteger la vida, el patrimonio y la tranquilidad de sus habitantes, previniendo los riesgos, antes de que se conviertan en tragedias.

Que del estudio y análisis de la presente iniciativa se sustenta en el principio de facultades concurrentes, conforme al cual la Federación, las entidades federativas y los municipios participan en la regulación de determinadas materias, cada uno dentro del ámbito de sus competencias.

En esta Comisión de Dictamen, consideramos operante de la iniciativa con proyecto de decreto que de la cual se adicionan la fracción XXXII bis del artículo 6 y la fracción X del 107 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán, en razón, que la propuesta no invade la esfera de competencia federal, ya que no regula aspectos técnicos del transporte de materiales peligrosos, y toda vez que; la incorporación del concepto correspondiente se realiza mediante remisión expresa a la legislación federal y a las Normas Oficiales Mexicanas, lo que garantiza la armonización normativa, la certeza jurídica y el respeto a la jerarquía normativa.

La Iniciativa con proyecto de decreto que presentada por el Diputado David Martínez Gowman, sustentó su exposición de motivos en lo siguiente:

... La señalización se refiere al conjunto de señales físicas y visuales que se utilizan para regular, informar, advertir o guiar a las personas en un entorno determinado. A diferencia de la señalética, que es la disciplina que la estudia y diseña, la señalización es la implementación de ese sistema en el espacio real. Es un lenguaje visual que busca comunicar mensajes de forma rápida y universal.

La señalización se puede clasificar de diversas maneras, dependiendo de su función o de dónde se aplique, por su función, puede ser una Señalización informativa: Su objetivo

es guiar y orientar a las personas. Un ejemplo sería un letrero que indica “Salida” o “Baños”; o las señales de servicio en las carreteras, o bien Señalización de seguridad o de protección civil, que busca prevenir riesgos y advertir sobre peligros, señalética prohibitiva que indican acciones que no están permitidas. Suelen ser circulares con un borde rojo, como la señal de “Prohibido fumar o prohibido estacionarse” entre otras muchas, hay señalética que también indican acciones obligatorias, generalmente de color azul, cuyo mejor ejemplo es la de uso obligatorio de casco en las obras y construcciones, también existe la señalética de advertencia las triangulares con un fondo amarillo que nos indican en el camino una curva peligrosa o una zona de derrumbe en la carretera, y la señalización de salvamento o auxilio como las que indican una salida de emergencia, o la ubicación del botiquín de primeros auxilios o de los extinguidores, estas señales por su aplicación puede ser comercial, corporativa, de emergencia, turística o vial siendo esta última motivo de la reforma que nos ocupa.

La señalización vial es el conjunto de señales y marcas viales que se utilizan en calles y carreteras para regular el tránsito, advertir sobre peligros y guiar a los conductores y peatones. Su objetivo principal es garantizar la seguridad y fluidez de la circulación, la señalización vial, Incluye señales verticales (postes) y horizontales (pintadas en el pavimento). La señalización vial se encuentra regulada por la NORMA Oficial Mexicana NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, la señalización y dispositivos viales para calles y carreteras, emitida apenas en el año 2022, y de forma general por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual apenas el pasado mes de diciembre de 2023 fue reformada en su artículo 46 donde se habla “De la información del transporte”, dicha reforma es precisa al indicar que “Cuando se trate de personas hablantes de lenguas indígenas o de Lengua de Señas Mexicana o regional, la atención deberá prestarse asegurando que la comunicación se lleve a cabo en su propia lengua.” Y en conjunto con los párrafos que le anteceden de la legislación federal en materia de movilidad, mandatan que la señalización vial para ciudades, municipios o regiones donde existan pueblos indígenas, se debe de poner la señalización vial en la lengua de los pueblos originarios y de igual manera en lenguaje de señas mexicana.

Esta reforma se hizo claramente con varios fines, primero que nada es un complemento a lo mandatado por el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que prohíbe “toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas”, la misma reforma si bien es anterior de la reforma constitucional federal en materia de derechos indígenas

del año 2024, recoge parte de lo que la misma establece pues los tres niveles de gobierno, estamos obligados por la reforma constitucional indígena a “Garantizar y extender la red de comunicaciones que permita la articulación de los pueblos y comunidades indígenas, mediante la construcción y ampliación de vías de comunicación y caminos artesanales”, así como a “Adoptar medidas para que los pueblos y comunidades indígenas accedan a los medios de comunicación e información en condiciones de dignidad, equidad e interculturalidad, sin discriminación alguna para que reflejen la diversidad cultural indígena.”

En estas acciones el establecimiento de una identidad pluricultural en la señalización vial del entorno en los pueblos y comunidades indígenas es por lo tanto una acción necesaria para el largo reconocimiento de los derechos de nuestros pueblos originarios, además que refuerza el reconocimiento de su lengua y la preservación de su cultura...

Esta Comisión de Dictamen, consideramos que con la reforma propuesta tiene por objeto armonizar la legislación estatal con lo dispuesto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, particularmente en lo relativo a la implementación de políticas de movilidad con enfoque de inclusión, accesibilidad y respeto a la diversidad cultural y lingüística. En este sentido, la incorporación de señalización vial en lenguas indígenas en aquellas vías que atraviesen o conecten con lenguas indígenas o de Lengua de Señas Mexicana o regional, no constituye una regulación autónoma, sino la adopción de un mandato ya previsto en la legislación general, en cumplimiento del principio de jerarquía normativa previsto en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Asimismo, la medida fortalece el derecho a la movilidad en condiciones de igualdad y no discriminación, al tiempo que reconoce la composición pluricultural de la Nación. Por ello, la propuesta no implica una afectación directa a los derechos de los pueblos indígenas, sino que materializa una obligación del Estado de garantizar servicios públicos accesibles y culturalmente pertinentes, resultando plenamente procedente desde el punto de vista constitucional y legal.

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

...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 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 ...

La Comisión de Dictamen, consideramos que la propuesta de reforma pretende fortalecer una claridad normativa en la fracción IX del artículo 3 y el 37 de la Ley anteriormente referida, la cual no limita el derecho al libre tránsito, como lo ha sostenido la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha sostenido que la potestad sancionadora del Estado debe ejercerse conforme a los principios de razonabilidad y proporcionalidad, privilegiando medidas que prevengan la conducta infractora antes que aquellas meramente punitivas.

En ese sentido, la reforma no elimina las sanciones, sino que fortalece un modelo integral de seguridad vial, en el que las medidas preventivas y educativas constituyen herramientas eficaces para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad.

Es por ello, que los Diputados integrantes de la Comisión de Movilidad y Comunicaciones de la Septuagésima Sexta Legislatura del Estado de Michoacán de Ocampo, coincidimos que las presentes iniciativas que proponen reformar y adicionar a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado; se sustenta en la necesidad de fortalecer el marco normativo vigente para garantizar una movilidad más segura, eficiente, inclusiva y ordenada, acorde con las dinámicas actuales de desplazamiento y las exigencias de protección a la vida e integridad de las personas. Las adecuaciones propuestas no sólo permiten actualizar las atribuciones de las autoridades estatales y municipales, sino que también consolidan la coordinación institucional y el establecimiento de criterios claros en materia de infraestructura, señalización y regulación del tránsito, sin desatender el régimen de responsabilidades, infracciones y sanciones aplicables.

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 Movilidad y Comunicaciones nos permitimos someter a la consideración del Pleno de esta Legislatura, el siguiente Proyecto de

DECRETO

Artículo Único: Se reforma la fracción XI del artículo 3º, el artículo 37 y la fracción V del artículo 161; y, se adiciona la fracción XXXII bis del artículo 6º y el artículo 107 bis de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 3º ...

I... a la VIII...

XI. Desarrollar las bases para salvaguardar la integridad y los derechos de las personas usuarias de la vía, garantizando el libre tránsito en condiciones de seguridad vial, mediante la implementación de medidas preventivas, educativas y correctivas en términos de esta Ley y demás disposiciones aplicables.

X... a la XV...

Artículo 6º ...

I... a la XXXII ...

XXXII Bis. Materiales peligrosos, sustancias y/o residuos peligrosos:

Aquellos materiales, sustancias o residuos que, por sus características físicas, químicas o biológicas, representan un riesgo para la seguridad vial, la salud de las personas, los bienes o el medio ambiente, y que se encuentren clasificados, conforme a la legislación federal aplicable y a las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes

XXXIII... a la LXXXI ...

Artículo 37. Para la imposición de sanciones con motivo de la comisión de infracciones, así como de medidas preventivas, educativas y correctivas en materia de tránsito, el Estado y los municipios ejercerán sus facultades de manera concurrente en el ámbito de su competencia, de conformidad con la presente Ley y los reglamentos aplicables.

Artículo 107 Bis.

El transporte de materiales peligrosos, sustancias y/o residuos peligrosos dentro del territorio del Estado de Michoacán de Ocampo; en vías de jurisdicción estatal y municipal, los vehículos destinados al transporte de materiales, sustancias y/o residuos peligrosos deberán circular bajo un enfoque de seguridad vial y gestión del riesgo, con sujeción a la legislación y normatividad federal aplicable.

Para efectos de lo anterior, las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, podrán establecer medidas de regulación del tránsito, tales como rutas preferentes o restringidas, dispositivos de control vial, señalización preventiva y otras acciones de gestión del riesgo, conforme a la legislación federal aplicable y a las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes

Artículo 161...

I ... a IV...

V. Señalización vertical y horizontal: Son los elementos que informan a las personas usuarias del espacio público las condicionantes de la calle, como puede ser espacios permitidos para estacionamiento, cruces peatonales, paradas de transporte público, área de carga y descarga, así como información del contexto

urbano y sitios de interés, cuando la misma se coloque en calles y carreteras. Cuando dicha señalización se ubique en vías de comunicación que atraviesen, conecten o formen parte de lenguas indígenas o de Lengua de Señas Mexicana o regional, se procurarán incorporar, de manera complementaria y progresiva, información correspondiente, atendiendo a la disponibilidad presupuestaria y a las disposiciones aplicables.

VI...

TRANSITORIOS

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

Segundo. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad y en coordinación con la Coordinación Estatal de Protección Civil, expedirá los lineamientos operativos necesarios para la implementación del presente Decreto en materia de circulación en vías de jurisdicción estatal y municipal de vehículos que transporten materiales, sustancias y/o residuos peligrosos, en el ámbito de sus respectivas competencias, con cargo al presupuesto autorizado y sin generar erogaciones adicionales.

Tercero. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Urbanismo y Movilidad del Estado de Michoacán, en coordinación con los municipios, realizará de manera gradual la adecuación de la señalización vertical y horizontal prevista en el presente Decreto, conforme a la disponibilidad presupuestaria aprobada en los ejercicios fiscales correspondientes, utilizando los recursos autorizados.

Cuarto. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, a través de las autoridades competentes, así como los municipios, en el ejercicio de sus respectivas atribuciones, deberán llevar a cabo la revisión, adecuación y armonización de sus reglamentos, disposiciones administrativas y protocolos de actuación en materia de tránsito.

PALACIO LEGISLATIVO. Morelia, Michoacán de Ocampo, a 30 treinta de marzo del 2026 de dos mil veintiséis.

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





www.congresomich.gob.mx