

**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 los artículos 71, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 44, fracción II, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 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, **Propuesta de Acuerdo mediante el cual se envía al Congreso de la Unión, Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 23 Bis y 70 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, bajo el tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El derecho a la movilidad, establecido constitucionalmente en nuestro país, no debe entenderse únicamente como la posibilidad de traslado, sino como el derecho a que dicho traslado ocurra en condiciones de seguridad, dignidad y eficiencia. Bajo esta premisa, la presente iniciativa busca transformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para priorizar la prevención sobre la sanción y el auxilio sobre el lucro.

En este sentido, La seguridad vial en las vías generales de comunicación constituye uno de los ejes fundamentales para el desarrollo económico y la integridad física de las y los mexicanos, por lo cual las autoridades deben de tomar medidas

necesarias y suficientes para salvaguardar directamente los derechos humanos de cada persona.

El problema central que nos motiva a presentar esta propuesta, radica sustancialmente en proteger la vida de las familias y personas que utilizan los tramos carreteros ya sea por cuestiones de trabajo, atención médica, o por actividades de recreación, por lo que existe una vulnerabilidad de la persona usuaria primero, ante la falla mecánica de una unidad en pendientes pronunciadas, y segundo, ante un esquema de servicios auxiliares de grúas y arrastre que opera con tarifas arbitrarias y desproporcionadas.

Es así que uno de los mayores desafíos que enfrentamos es la alta siniestralidad en las carreteras, donde las fallas en los sistemas de frenado de vehículos de carga pesada se convierten en proyectiles letales. De acuerdo con el último comunicado de Accidentes de Tránsito Terrestre (ATUS) y del sistema de mortalidad del Instituto Nacional de Geografía y Estadística del 2025, se registraron 374,919 accidentes de tránsito en el último periodo anual analizado.

Asimismo, el Estado de Michoacán se tuvieron más de 1,546 víctimas anuales, sumando entre víctimas mortales y heridos graves, situándose en la franja roja de peligrosidad nacional. El relieve del terreno y la importancia logística de rutas como la Autopista Toluca-Zitácuaro y Autopista Siglo XXI han creado escenarios de riesgo constante.

En esta línea, se registraron en todo el 2024, 15,865 accidentes, catalogándolos entre falta, no falta y solo daños, lo que demuestra que nuestra entidad se ubica consistentemente en los primeros lugares nacionales de accidentes carreteros, sumando una estadística de mortalidad que desgarrar el tejido social y que confirma que las carreteras en Michoacán no perdonan errores técnicos y humanos, por lo que confirma en tener la infraestructura adecuada en los tramos carreteros que más se necesiten.

De esta manera, un conductor que utiliza una rampa de emergencia para ponerse a salvo y la de terceros es castigado económicamente con facturas que pueden superar hasta los 150,000 pesos por conceptos de maniobras especiales y daños a la infraestructura, lo que genera un incentivo perjudicial, donde el operador prefiere arriesgar el impacto en la carpeta asfáltica antes que enfrentar la quiebra patrimonial.

Si bien el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), ha emitido disposiciones administrativas para eliminar el cobro por el uso de rampas, pero estos esfuerzos consideramos que son insuficientes mientras no se eleven a rango de Ley, ya que los concesionarios privados y los prestadores de servicios de grúas mantienen criterios de cobro discrecionales.

Desde nuestro movimiento, tenemos claro que se debe de transitar hacia un servicio de protección civil, y dejar aquellos modelos que negocian con la tragedia de las personas, Por eso nuestra propuesta se sustenta en los principios establecidos en el artículo 1° de la Constitución Federal, que el parámetro convencional obliga a las autoridades mexicanas a seguir.

De esto, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales define el derecho a la movilidad: “como el derecho de toda persona de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo, lo que derivó en la reforma constitucional al artículo 4° para establecer el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

También, la Organización de Naciones Unidas (ONU), en su resolución 74/299 declaro el Plan Global para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, estableciendo como objetivo reducir las muertes y traumatismo debidos al tránsito, en el que los sistemas de seguridad puedan: 1. anticipar y tener en cuenta los errores

humanos; 2. incorporar diseños de vías de tránsito que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismo graves; y 3. alentar a diseñar carreteras y vehículos y gestionar programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios.

Por lo tanto, el fin que persigue esta propuesta es:

1. Establecer una auditoría técnica anual obligatoria. Si un punto específico acumula tres accidentes graves en un año, el Estado intervenga de inmediato con el rediseño de la curva o la construcción de una rampa adicional.
2. La construcción de estas obras de mitigación de riesgo no puede quedar sujeta a la disponibilidad presupuestaria ordinaria. Por ello, se propone la creación de una partida presupuestal de emergencia etiquetada exclusivamente para estos fines, garantizando que la vida humana esté por encima de la burocracia administrativa.
3. Prevención, debe ocurrir antes de que el vehículo pierda el control. La creación de zonas de detención obligatoria en tramos de alto riesgo permitirá que las personas conductoras realicen una pausa técnica necesaria para verificar las condiciones mecánico-físicas de sus unidades de manera segura.
4. El servicio de grúas y arrastre, debe tener un tope máximo basado en la Unidad de Medida y Actualización (UMA). Fijar un límite de 250 UMAs para vehículos pesados y 50 UMAs para ligeros acaba con el lucro excesivo de maniobras especiales, devolviendo el sentido de auxilio social a estos servicios.
5. El reacondicionamiento de la cama de frenado debe ser considerado una obligación de conservación de la vía. La persona concesionaria, que ya recibe ingresos a través del peaje, debe absorber este costo como parte de su responsabilidad de mantener el camino en condiciones óptimas de operación.
6. El régimen transitorio propuesto asegura que la transición a este nuevo modelo sea ordenada pero rápida. Al otorgar 180 días al Ejecutivo para ajustar los reglamentos,

estamos garantizando que la ley no sea letra muerta y que las autoridades administrativas tengan un mandato claro para actuar.

Legislar para evitar que una falla mecánica se convierta en una tragedia económica o mortal es cumplir con el mandato social que se nos ha conferido. La seguridad vial es un bien público y su garantía debe ser la prioridad absoluta. Porque al final del día, el único número que realmente importa es que todas y todos regresemos sanos y salvos a nuestro hogar.

¡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 el siguiente:

## **ACUERDO**

**PRIMERO.** Notifíquese el presente Acuerdo, así como la Propuesta de Acuerdo, a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, para su conocimiento y efectos legales conducentes.

**SEGUNDO.** La Septuagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, nos permitimos remitir Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante el cual se adicionan los artículos 23 Bis y 70 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

## DECRETO

ÚNICO: Se adicionan los artículos 23 Bis y 70 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 23 Bis.- La Secretaría realizará una auditoría técnica anual obligatoria en los tramos carreteros identificados con alta siniestralidad. Cuando un tramo acumule tres accidentes graves en un periodo de doce meses, se procederá a la construcción inmediata de una rampa de frenado adicional o al rediseño de la infraestructura crítica.

Artículo 70 Ter.- En los tramos de pendiente pronunciada o de riesgo técnico, la Secretaría establecerá paraderos o zonas de detención obligatoria para vehículos de autotransporte de carga. Los conductores deberán detenerse en dichos puntos para realizar la verificación de las condiciones físico-mecánicas de la unidad, de conformidad con el reglamento respectivo y las normas oficiales mexicanas.

Las zonas de detención deberán estar equipadas con la infraestructura, herramientas básicas y personal técnico necesario para brindar apoyo necesario y de asistencia mecánica de emergencia. El acceso a estos servicios será gratuito para todos los usuarios, quedando estrictamente prohibido cualquier cobro por concepto de estancia o asistencia técnica básica en estos puntos.

Estas zonas tendrán un carácter inclusivo, permitiendo el ingreso y uso de sus instalaciones a los automovilistas en general que transiten por la vía y requieran realizar una pausa de seguridad o verificar las condiciones de su vehículo ante pendientes prolongadas.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.** La Secretaría de Hacienda y Crédito Público garantizará una partida presupuestal de emergencia etiquetada exclusivamente para estas obras de mitigación de riesgo.

**TERCERO.** La persona Titular del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, contará con un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones necesarias a los reglamentos y demás disposiciones administrativas.

Dichas adecuaciones deberán observar, como parámetro normativo obligatorio para los servicios de arrastre y salvamento derivados del uso de rampas de frenado, que el costo total de las maniobras no exceda el equivalente a 250 Unidades de Medida y Actualización (UMA) para vehículos pesados y 50 UMAs para vehículos ligeros.

La limpieza y el reacondicionamiento de la cama de frenado se considerarán integrados en las obligaciones de conservación de la vía a cargo del concesionario o de la Secretaría, por lo que no podrán ser facturados como cargos adicionales al usuario.

En tanto se realizan dichas adecuaciones, los prestadores de servicios auxiliares deberán sujetarse a estos topes máximos desde el día siguiente de la publicación de este Decreto, considerándose cualquier cobro excedente como causa de revocación del permiso conforme a la Ley.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo de Morelia, Michoacán, a los 15 quince días del mes de abril del año 2026.

**ATENTAMENTE**

**DIPUTADA EMMA RIVERA CAMACHO**

Morelia, Michoacán, a 15 de abril del 2026

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

**PRESENTE.**

La que suscribe Diputada Emma Rivera Camacho, Integrante de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo e Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA; con fundamento en los artículos 8°, fracción II y 51, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de Michoacán de Ocampo, remito a usted, Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 23 Bis y 70 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para que sea enlistada en la próxima sesión de Pleno. Sirva mencionar que la lectura de la exposición de motivos correspondiente estará a mi cargo.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión de enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

**DIPUTADA EMMA RIVERA CAMACHO**