Morelia, Michoacán, a 8 de octubre de 2026.

DIPUTADO BALTAZAR GAONA GARCÍA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE
MICHOACÁN DE OCAMPO.
P R E S E N T E. –

Los que suscribimos Miguel Corona Salto de Alianza de Taxis y Combis de Michoacan y José Trinidad Martínez Pasalagua de la Comisión Reguladora del Transporte de Michoacán, presentamos observaciones y una propuesta de texto sustitutivo de la iniciativa del Ejecutivo estatal, fechada el 9 de septiembre de 2026, que pretende autorizar subsidios multianuales exclusivamente para transporte masivo, semimasivo y por cable, por ello presentamos la *Iniciativa con proyecto decreto por la que se reforma el artículo 12 Ter de la Ley de Planeación Hacendaria, Presupuesto, Gasto Público y Contabilidad Gubernamental del Estado de Michoacán de Ocampo.*

Solicitamos que no se apruebe en sus términos actuales. No se encuentra justificado reservar este mecanismo presupuestario a dichas modalidades sin evaluar, con datos comparables, las necesidades de los usuarios del transporte público colectivo de baja y media capacidad. Si se acredita la necesidad de subsidiar la movilidad, proponemos que el presupuesto operativo se distribuya conforme a los viajes efectivamente atendidos y al beneficio comprobable para las personas usuarias.Los habitantes que utilizan combis, microbuses y autobuses tienen el mismo derecho a una movilidad accesible que quienes utilicen el Morebús o el teleférico. En México no debe haber usuarios de primera y de segunda. Esta expresión resume nuestra exigencia de igualdad; su fundamento jurídico se encuentra en los artículos 1 y 4 de la Constitución federal. La igualdad debe proteger también a las personas concesionarias establecidas que prestan legalmente el

servicio. No debe haber concesionarios de primera y de segunda: exigimos oportunidades equitativas de acceso al apoyo, con requisitos objetivos y comunes.

Pedimos al Congreso ejercer su función de deliberación y control presupuestario, abrir una mesa pública con universidades publicas y privadas , usuarios y prestadores del servicio y valorar esta alternativa antes de emitir el dictamen. Una cobertura parcial de los nuevos sistemas no acredita, por sí sola, que resuelvan la movilidad de toda Morelia ni justifica omitir a la red que atiende la mayor parte de los desplazamientos reportados por nuestro sector.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La demanda atendida debe orientar el gasto público y la asignación presupuestaria El análisis de la política presupuestaria en materia de movilidad urbana debe partir ineludiblemente de la realidad operativa y de la magnitud de la demanda que cotidianamente atiende cada modalidad de transporte. Se reportan formalmente más de 860,000 servicios de transporte de pasajeros al día en la red de transporte colectivo tradicional, en contraste con la estimación aportada que indica que los dos nuevos sistemas considerados en la comparación no superarían conjuntamente los 30,000 servicios diarios. Si bien estas cifras corresponden a estimaciones del sector que requieren contrastarse de manera rigurosa mediante aforos públicos y metodologías estandarizadas, para el cálculo preliminar y preventivo se utiliza una base conservadora de 860,000 frente a 30,000. Es fundamental precisar los límites de estas mediciones técnicas para evitar confusiones metodológicas entre abordajes simples, viajes completos origen-destino y personas usuarias únicas.

Bajo estas bases analíticas, la participación porcentual estimada correspondería aproximadamente a un 96.63% para la red colectiva tradicional y a un 3.37% para los dos sistemas masivos comparados. Por consiguiente, cualquier distribución preliminar que sugiera esquemas fijos como un 95% frente a un 5% sólo puede presentarse con un carácter estrictamente ilustrativo, en tanto un estudio homogéneo e imparcial no acredite la realidad de la demanda. Nuestra propuesta

legislativa radica precisamente en convertir la proporcionalidad en una regla jurídica verificable y permanente, evitando fijar en la ley porcentajes rígidos carentes de una medición técnica común y compartida.

Igualdad sustantiva de las personas y justificación constitucional del trato diferenciado Los artículos 1 y 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagran de manera robusta los principios de igualdad ante la ley, la prohibición estricta de cualquier forma de discriminación y el derecho humano de toda persona a una movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia. Asimismo, el artículo 134 del mismo ordenamiento supremo exige que los recursos económicos de que dispongan la federación, los estados y los municipios se administren con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados. Estos principios constitucionales obligan inexorablemente a la autoridad a examinar con rigor el beneficio social real y la razonabilidad de seleccionar y privilegiar presupuestalmente a determinadas modalidades por encima de otras. Si bien dichos preceptos no establecen por sí mismos una fórmula matemática constitucional de reparto de subsidios por número de pasajeros, dicha fórmula constituye precisamente el núcleo de nuestra propuesta legislativa para dotar de equidad al sistema.

El principio de igualdad ante la ley, tutelado por el artículo 1 constitucional, impone también la obligación ineludible de brindar un trato equitativo a las personas concesionarias legalmente establecidas —ya sean personas físicas o morales, en lo que resulte aplicable— frente a los operadores de los nuevos sistemas de transporte. Toda diferenciación en el tratamiento presupuestario o normativo requiere de una justificación objetiva, razonable y proporcional que evite privilegios injustificados. Esto no se traduce en la exigencia de pagos idénticos ni otorga un derecho automático e incondicional al subsidio, sino que demanda la apertura de oportunidades reales de acceso sin exclusiones arbitrarias, sujetas siempre a una

evaluación transparente basada en criterios comunes para todos los actores del sector.

Denominación legal y reconocimiento formal de nuestros servicios Para garantizar la congruencia normativa dentro del orden jurídico estatal, la legislación vigente identifica plenamente al transporte colectivo de baja y media capacidad en su artículo 187, fracción II, apartado A, inciso c). Asimismo, el artículo 202 de la misma ley distingue con claridad ambas capacidades operativas, mientras que el artículo 203 establece de forma categórica las clasificaciones bajo las modalidades urbana, suburbano, foráneo, metropolitano y regional. La presente iniciativa retoma y utiliza de manera estricta esta clasificación legal para incluir expresamente a la red colectiva tradicional, previniendo y evitando que el uso de denominaciones genéricas o nombres tradicionales en el diseño de las políticas públicas permita la exclusión injustificada de miles de prestadores de servicios que sostienen la movilidad de la población.

Control legislativo riguroso y beneficio directo a la persona usuaria En estricto apego al orden competencial, el artículo 116, fracción II, de la Constitución federal reserva de manera exclusiva al Poder Legislativo la facultad de deliberación y aprobación anual del presupuesto de egresos. En sintonía con este mandato, el artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios obliga a estimar con precisión el impacto presupuestario de toda iniciativa y de su respectivo dictamen, mientras que el artículo 41, fracción VII, de la ley hacendaria del Estado regula de manera estricta la identificación puntual de los beneficiarios, la finalidad, la temporalidad y los mecanismos de publicidad de cualquier subsidio público.

Adicionalmente, dado que el artículo 12 Bis vigente de la propia ley hacendaria limita con prudencia el presupuesto multianual de obra pública estrictamente al periodo de duración de la administración contratante que lo formaliza, proponemos incorporar una salvaguarda temporal equivalente en materia de subsidios

operativos, exigiendo una justificación individualizada, transparente y auditable para cada apoyo otorgado. Todo este andamiaje normativo tiene como fin supremo garantizar que los mecanismos de subsidio operen en beneficio directo de la persona usuaria y de la accesibilidad del servicio, y no constituyan instrumentos destinados a garantizar utilidades excesivas, absorber deudas privadas o asegurar demandas mínimas artificiales a favor de un operador en particular.

DECRETO:

ÚNICO.- Se reforma el artículo 12 Ter de la Ley de Planeación Hacendaria, Presupuesto, Gasto Público y Contabilidad Gubernamental del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 12 TER. El Congreso del Estado podrá autorizar, en el Presupuesto de Egresos, subsidios anuales o multianuales para la operación del transporte público regular de personas, incluidos los sistemas masivos, semimasivos y por cable, así como el transporte público colectivo de baja y media capacidad en sus tipos urbano, suburbano, foráneo, metropolitano y regional, conforme a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

La autorización buscará mejorar la accesibilidad tarifaria, continuidad, seguridad y calidad del servicio. Se garantizará trato equitativo y acceso en igualdad de condiciones a las personas concesionarias establecidas y a los operadores de nuevos sistemas. No se excluirá a prestadores por modalidad, tecnología, antigüedad del título o falta de integración a un sistema masivo sin una justificación objetiva, razonable y proporcional. Las reglas establecerán requisitos comunes de legalidad, seguridad, necesidad y desempeño, considerando diferencias operativas justificadas.

I. Necesidad del apoyo. Cada programa deberá acreditar su necesidad, el beneficio al usuario, los costos eficientes del servicio y la insuficiencia de los ingresos disponibles. La evaluación comparará alternativas de operación y modernización de la red existente, cobertura territorial, demanda, costo por viaje y efectos sobre otros

servicios. La falta de rentabilidad de un proyecto o su sola denominación como estratégico no bastarán para justificar el subsidio.

II. Proporcionalidad. La bolsa ordinaria de subsidios operativos se distribuirá entre modalidades y prestadores elegibles según su participación en los viajes verificados, en el mismo ámbito territorial y periodo. La cuota de referencia se calculará multiplicando la bolsa distribuible por el número de viajes atribuibles al prestador o modalidad y dividiendo el resultado entre el total de viajes verificados de los servicios elegibles de dicho ámbito. Cada pago tendrá como límite la necesidad de apoyo acreditada. Los remanentes se redistribuirán entre servicios elegibles con necesidad comprobada mediante el mismo criterio.

III. Medición homogénea. El Instituto competente realizará o contratará aforos verificables y publicará la metodología, resultados agregados y criterios de atribución. Se distinguirán personas únicas, abordajes y viajes origen-destino. Los transbordos de un viaje integrado se identificarán para evitar su multiplicación artificial; cuando participen varios prestadores, el viaje se atribuirá con ponderaciones públicas cuya suma sea uno. Los datos de demanda futura se distinguirán de la demanda observada.

IV. Cobertura de necesidades prioritarias. Los apoyos adicionales para personas con discapacidad, estudiantes, personas mayores, población de menores ingresos o zonas con insuficiente cobertura requerirán partida separada, criterios públicos y justificación específica aprobada por el Congreso. Serán accesibles a las modalidades capaces de atender el objetivo y no reducirán de manera encubierta la bolsa ordinaria proporcional.

V. Beneficio comprobable. Las reglas identificarán la población objetivo, finalidad y temporalidad. El apoyo deberá reflejarse en descuentos, contención de tarifas o mejoras medibles del servicio. Los convenios distinguirán ingresos tarifarios, otros ingresos, apoyos públicos y costos elegibles, evitarán doble financiamiento y

excluirán costos injustificados. No procederán pagos que garanticen una rentabilidad determinada al concesionario.

VI. Autorización previa. Los ejecutores del gasto sólo podrán formalizar convenios o incorporar compromisos de subsidio en títulos de concesión después de la autorización expresa del Congreso, identificada por programa y proyecto, y de la autorización presupuestaria de la Secretaría de Finanzas y Administración. La autorización fijará beneficiarios o criterios de selección, monto total y anual máximos, plazo, fuente de recursos, calendario, fórmula de pago, actualización y causas de reducción o terminación.

VII. Límite temporal. Los compromisos multianuales no podrán exceder los ejercicios fiscales de la administración estatal que los formalice. Su evaluación y revisión serán anuales. Las erogaciones posteriores estarán sujetas a la disponibilidad y aprobación presupuestaria de cada ejercicio. Ningún instrumento derivado de este artículo podrá convertir esa condición en garantía incondicional ni establecer indemnizaciones por la mera falta de asignación de recursos futuros no autorizados.

VIII. Proyectos nuevos. Los estudios de demanda futura servirán para evaluar la factibilidad y planear el presupuesto, pero no generarán derecho a pagos por pasajeros no transportados ni a reservas de la bolsa ordinaria. Desde el inicio de la operación, el apoyo se determinará por viajes efectivamente verificados conforme a las fracciones II y III y se ajustará trimestralmente. Antes de autorizarlo, el Congreso examinará alternativas de modernización de la red existente y escenarios de menor ocupación. No se garantizará una demanda mínima ni se cubrirán automáticamente pérdidas por proyecciones incumplidas.

IX. Desempeño y reintegro. Los pagos requerirán validación del servicio, viajes atendidos y cumplimiento de indicadores de seguridad, regularidad, calidad y accesibilidad. Los kilómetros recorridos serán un indicador complementario y no la única base de pago. Las reglas establecerán reducción, suspensión y recuperación

de pagos indebidos, previa garantía de audiencia cuando corresponda. El concesionario proporcionará información verificable de ingresos y costos relacionados con el apoyo.

X. Transparencia y fiscalización. Se publicarán las autorizaciones, estudios, reglas, convenios, títulos y modificaciones relacionados con el subsidio, así como montos pagados, viajes verificados, costo público por viaje, cumplimiento de indicadores y saldo de compromisos. Se protegerán los datos personales y sólo se reservará información con fundamento legal. La Secretaría de Contraloría conocerá los instrumentos dentro de los treinta días siguientes a su formalización; la Auditoría Superior de Michoacán ejercerá sus atribuciones de fiscalización. Los informes trimestrales se presentarán al Congreso y se harán públicos.

XI. Protección de la red existente. El subsidio no constituirá fundamento autónomo para cancelar, revocar, reasignar o modificar concesiones, rutas o itinerarios. Toda actuación de esa naturaleza deberá sujetarse a su legislación y procedimiento aplicables, con estudios, competencia, fundamentación, motivación y garantías de defensa. La integración a los nuevos sistemas no podrá imponerse como condición exclusiva para acceder al programa ordinario. Las personas concesionarias establecidas podrán participar directamente en igualdad de condiciones, sin obligación de ceder su título o incorporarse a otro operador para solicitar el apoyo.

XII. Disciplina financiera. Se cumplirán las disposiciones aplicables a cada operación por su naturaleza jurídica y financiera. La denominación de subsidio no eximirá del régimen de financiamientos o asociaciones público-privadas cuando corresponda. No se garantizarán préstamos privados ni ingresos mínimos mediante este artículo. La autorización presupuestaria no legalizará omisiones en permisos, estudios o procedimientos de contratación y concesionamiento.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

SEGUNDO. El Ejecutivo publicará las reglas de operación y adecuaciones administrativas dentro de los noventa días naturales siguientes. Deberán contemplar mecanismos de acreditación accesibles al transporte colectivo de baja y media capacidad. No se formalizarán nuevos compromisos al amparo de este artículo antes de contar con reglas publicadas y autorización presupuestaria.

TERCERO. El Instituto elaborará y publicará la línea base de demanda, cobertura y costos del ámbito de cada programa dentro de los ciento veinte días naturales siguientes, mediante metodología pública y verificación técnica independiente de los operadores. Se abrirá una consulta con personas usuarias, concesionarios de las modalidades comprendidas y especialistas. La bolsa ordinaria se distribuirá una vez disponible esa línea base. Los nuevos servicios se incorporarán conforme se acredite su demanda efectiva, sin pagos basados exclusivamente en proyecciones.

CUARTO. El primer informe de ejecución deberá permitir comparar el subsidio por viaje y por modalidad, la población beneficiaria y los efectos sobre la red de transporte existente. El Congreso evaluará los resultados antes de autorizar compromisos adicionales.

QUINTO. Este Decreto no ratifica ni convalida compromisos anteriores. Los instrumentos preexistentes serán evaluados conforme al marco jurídico aplicable, respetando derechos válidamente constituidos; su modificación requerirá el procedimiento que corresponda.

PETICIONES :

1. Incorporar este escrito y su texto sustitutivo al expediente legislativo de la iniciativa del artículo 12 Ter y responder sus observaciones en el dictamen.

2. Celebrar una mesa pública previa al dictamen con personas usuarias, prestadores del transporte colectivo de baja y media capacidad y representantes de los nuevos sistemas, con información técnica común.
3. Requerir al Ejecutivo la estimación de impacto presupuestario, estudios de demanda, costos, subsidio por viaje y alternativas de modernización, antes de autorizar compromisos.
4. Sustituir el mecanismo exclusivo por uno proporcional y fiscalizable que incluya a la red colectiva y garantice trato equitativo a los concesionarios establecidos. Exigir justificación objetiva de cualquier diferencia frente a los nuevos operadores, sin fijar porcentajes basados en cifras no comparables.
5. Entregar respuesta escrita e identificar las comisiones responsables del análisis y las razones de aceptación o rechazo de esta propuesta.

ATENTAMENTE

MIGUEL CORONA SALTO
Alianza de Agrupaciones de taxis y combis de Michoacan

JOSE TRINIDAD MARTINEZ PASALAGUA

Comisión Reguladora del Transporte de Michoacán

ANEXOS:

Anexo de demanda y fuentes jurídicas

Cálculo preliminar de participación

Se reportan más de 860,000 servicios diarios en la red colectiva y una estimación no mayor de 30,000 para los dos nuevos sistemas que se comparan en Morelia. La tabla usa exactamente 860,000 y 30,000 como bases ilustrativas. Las participaciones sólo son válidas si ambos datos corresponden al mismo territorio area urbana, ciudad, periodo y unidad de medición, sin doble conteo.

Servicios comparados	Base diaria	Participación
Red colectiva	860,000	96.63%
Dos sistemas nuevos considerados	30,000	3.37%
Total de la comparación	890,000	100.00%

La proporción resulta de dividir cada base entre 890,000. Por cada $100 de bolsa ordinaria distribuible, el ejemplo asignaría aproximadamente $96.63 y $3.37, sujeto a necesidad acreditada. Si un aforo común acredita 95% y 5%, el reparto seguirá esos porcentajes. La norma propuesta adopta el método y no una cifra invariable.
Estos datos no representan porcentajes de toda la población moreliana ni acreditan 860,000 personas distintas. Tampoco constituyen un aforo oficial o un límite técnico demostrado de los nuevos sistemas. Antes del dictamen se solicita verificar si las cifras son actuales o proyectadas y si corresponden a Morelia municipal o al ámbito metropolitano. No se agregará demanda de Uruapan u otras ciudades a esta comparación.

Fuentes de fundamento

[1] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 1, 4, 116 fracción II y 134. Texto oficial de la Cámara de Diputados y compilación legislativa de la SCJN. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

[2] Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, artículos 187 fracción II apartado A inciso c), 202 y 203. Compilación oficial de la Secretaría de Contraloría, con reformas hasta el 1 de agosto de 2025. https://so.secoem.michoacan.gob.mx/wp-content/uploads/2026/01/LEY-MOVILIDAD-1.pdf

[3] Ley de Planeación Hacendaria, Presupuesto, Gasto Público y Contabilidad Gubernamental del Estado de Michoacán de Ocampo, artículos 12 Bis y 41 fracción VII. Compilación del Congreso, reforma publicada el 9 de diciembre de 2025. https://congresomich.site/ (sección de leyes)

[4] Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, artículo 16. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LDFEFM.pdf

[5] Iniciativa del Ejecutivo estatal de 9 de septiembre de 2026 que propone adicionar el artículo 12 Ter, aportada para esta contrapropuesta. Cifras de demanda comunicadas por CRTM para el planteamiento legislativo.