

H. CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA PRESENTE.-

Respetuosamente, lo firmantes del presente documento acudimos ante ese Honorable Congreso del Estado de Baja California, con fundamento en los artículos 2 fracción II, 70 y 72 primer párrafo, de la Ley de Participación Ciudadana del Estado de Baja California a presentar INICIATIVA CIUDADANA para reformar los artículos 2 y 37 de la Ley que Regula los Servicios de Control Vehicular en el Estado de Baja California. Asimismo para cumplir con lo estipulado por el artículo 72 fracción IV, de la citada ley de participación, tenemos a bien designar como representante común a la Arquitecta Carolina Díaz Sánchez, con domicilio para oír y recibir notificaciones el ubicado en

[REDACTED], correo electrónico carolina@mxlibici.org. La presente iniciativa se sustentada en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Contexto internacional

De acuerdo con el último informe del proyecto de la Organización de las Naciones Unidas “Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012: Rumbo a una nueva transición urbana” del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Hábitat (Agosto 2012) se establece que casi el 80% de la población latinoamericana vive actualmente en ciudades, una proporción superior incluso a la del grupo de países más desarrollados; por ésta razón la región de América Latina está considerada como la más urbanizada del mundo.

El concepto de “Megaciudades” en América Latina era desconocido todavía en la década de los 50’s; hoy en día cuentan ya ocho las metrópolis que ostentan este término: la Ciudad de México encabeza la lista, seguida de Sao Paulo, Buenos Aires, Rio de Janeiro (todas ellas con más de 10 millones de habitantes), Lima, Bogotá, Santiago y Belo Horizonte (con una población de entre 5 y 10 millones).

En este contexto se hace una asociación entre la población y la satisfacción de sus necesidades, vislumbrándose desde el nivel regional la necesidad de una visión integral que permita actuar desde lo local y propiciar con ello la viabilidad de las ciudades en el futuro.

Es aquí donde el papel de los gobiernos, en el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo debe centrarse en una planeación urbana que responda a la realidad de la población y a las necesidades de urbanización inherentes a cada territorio, así como a la implementación de políticas públicas que lleven al logro de espacios habitables y por consecuencia una mayor calidad de vida.

Bajo este nuevo esquema de urbanización regional se hacen indispensables el ordenamiento legal del espacio público y la movilidad urbana dado el crecimiento poblacional en las ciudades y su alto índice demográfico.

La aspiración en este rubro de una sociedad avanzada, es lograr una movilidad sustentable que sea capaz de satisfacer sus necesidades de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones en un tiempo y costo

razonable que minimice los efectos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

En general en materia de movilidad y transporte, las ciudades de América Latina se destacan por la importante participación del transporte público (43%), la caminata y la bicicleta (28%) en los desplazamientos, así como por el desarrollo de sistemas de transporte colectivo integrados.

Sin embargo, debido al aumento casi del doble de los vehículos individuales y la expansión de la mancha urbana, muchas ciudades sufren altos niveles de congestión vial lo que acarrea importantes costos económicos no sólo para los usuarios de los automóviles sino también para peatones; además de importantes implicaciones sociales y ambientales.

De acuerdo con el informe antes mencionado, la movilidad urbana es esencial para el desarrollo social y económico en tanto permite a las personas acceder a servicios, oportunidades laborales, educativas, de relaciones sociales y disfrutar plenamente de la ciudad, por lo que si la planeación de la movilidad urbana es ineficiente, tenemos como consecuencia obvia ciudades ineficientes y menos competitivas.

Dos rasgos definen la movilidad urbana de América Latina y el Caribe: en primer lugar, la importancia del transporte público colectivo y de los viajes a pie y en bicicleta; en segundo lugar, el hecho de que la región no escapa a las tendencias mundiales de un aumento significativo de la motorización y el problema de la congestión como consecuencia directa.

Actualmente y a la par de otros aspectos del desarrollo urbano, los sistemas de movilidad en América Latina presentan un cierto grado de deficiencias en materia de organización que va desde la asignación de las prioridades hasta la integración de los sistemas de transporte; así como en cuanto a la infraestructura básica necesaria, la cobertura deseada y la calidad en el servicio.

De la descripción anterior puede inferirse que uno de los desafíos para la movilidad es el de contar con un sistema de movilidad eficiente que contribuya a promover modelos de ciudades más sostenibles. Modelos que consideren el movimiento no sólo de los vehículos motorizados a partir de una mayor eficacia y rapidez en las vías por las que se desplace, sino que incluye a otras alternativas de transporte y la convivencia integral de cada uno de estos medios.

De acuerdo a estudio realizado sobre la movilidad en América Latina para el año 2007, en quince ciudades de nueve países latinoamericanos, más de dos tercios de los viajes, es decir, el 71%, fueron realizados en transporte público colectivo, caminando o en bicicleta. Ese 71% se vuelve aún más importante cuando se traduce en 113 millones de habitantes, haciendo de la movilidad en América Latina una prioridad.

Ante éste panorama de urbanización y con la finalidad de garantizar la sustentabilidad para el futuro, resulta necesario que sean impulsados los medios de transporte más eficientes y menos contaminantes, respaldado por la acción de los gobiernos.

De ahí la importancia de implementar campañas que promuevan la convivencia entre los medios alternativos de transporte y los vehículos motorizados particulares toda

vez que queda demostrado que el mayor porcentaje de viajes se realiza en un medio diferente a estos últimos.

En este sentido, es necesario planear de manera integral el futuro y hacer realidad la intermodalidad entre todas las formas de transporte de manera que el transporte público y el ciclismo urbano se vean privilegiados.

Contexto nacional

Se estima que las ciudades de México son las generadoras del 86.5% del PIB en el país; asimismo son las ciudades las que concentran la pobreza y la desigualdad social, ya que de acuerdo a datos de la SEDESOL: 40% de la población urbana en 2010 se encontraba en situación de pobreza. Estas condiciones sugieren que aquellos más pobres son los que se encuentran obligados a vivir en las periferias urbanas, zonas que representan un mayor reto en la planeación urbana debido a los problemas de conectividad, ya que el transporte público debe recorrer rutas más largas y en otros casos, las vialidades que componen dichas periferias no se conectan directamente con las principales vialidades de la ciudad central.

El Instituto para el Desarrollo de Políticas de Transporte (ITDP por sus siglas en inglés) menciona que la planeación urbana ha quedado rezagada en nuestro país. No obstante la importancia que cada vez más cobran nuestras ciudades, las zonas más vulnerables dejan de ser atendidas toda vez que el modelo de crecimiento urbano es determinado por el mercado inmobiliario y es disperso, desordenado e insostenible y se alude a la baja rentabilidad económica que aportarían dichos asentamientos, negando así el derecho a la movilidad.

La situación mencionada se refuerza cuando se conoce que en estudios recientes en tres metrópolis mexicanas la distancia promedio entre los conjuntos habitacionales y el centro urbano o concentración de actividades más cercano es en promedio 10.5 km, distancia que puede ser recorrida de manera fácil por medios alternativos al automóvil particular.

En poco más de 30 años, las ciudades mexicanas se transformaron en su morfología y en el tipo de problemáticas que deben atender están relacionadas con crecimiento demográfico y desplazamientos interurbanos, pero también con el medio ambiente y la salud pública.

En este mismo orden de ideas se ha registrado un incremento en la promoción de alternativas de transporte para resarcir los problemas de movilidad y desplazamientos que en estas ciudades mexicanas se han generado, una de estas alternativas de transporte es el ciclismo urbano, el cual ha estado presente en nuestras ciudades desde antes que los problemas de las “megaciudades” agobiaran a las urbes mexicanas y es la bicicleta el transporte alternativo que ante estas problemáticas resurge para mitigar los daños ocasionados por una política orientada a la movilidad motorizada.

Contexto local

La ciudad de Mexicali, reconocida como metrópoli por la Secretaría de Desarrollo Social de la Federación y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía desde 2005, es una ciudad que no ha escapado a estos problemas, identificada como la ciudad más contaminada en América Latina de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), es una urbe que busca reducir parte de estos problemas de

contaminación a través de obras de pavimentación en un gran número de las vialidades que comunican a la ciudad.

La ciudad de Mexicali ostenta también el título de una de las ciudades con mayor parque vehicular por habitante en el país (disputado con las ciudades de Guadalajara y Zacatecas); de acuerdo al anuario estadístico del XX Ayuntamiento de Mexicali 2012 existen en la ciudad 390,350 vehículos automotores particulares, cifra que ha registrado un incremento desde 2006 cuando existían 301,247 vehículos. Situación inversa ha registrado el transporte público el cual en 2006 contaba con 943 autobuses al servicio público y en 2011 existen 854 unidades, número que se vuelve incongruente cuando la población ha aumentado en ese mismo lapso y las concentraciones habitacionales se alejan cada vez más del centro de la ciudad.

Lo anterior es una muestra de cómo la situación de frontera, el mal servicio en el transporte público y la misma estructura vial han favorecido la propagación del uso del automóvil en nuestra ciudad y por consecuencia una especial atención y destino de recursos para obras que “faciliten” sus desplazamientos.

Esta política de favorecer los desplazamientos en automóvil se refleja en los \$92,980,484.00 millones de pesos destinados a obras de infraestructura vial (de acuerdo con la Dirección de Inversión Pública de Gobierno del Estado de Baja California) y en los 2,921 accidentes de tránsito registrados en la ciudad en 2011 que son resultado de una política que se queda corta al solo dotar de infraestructura vial y no promover una verdadera cultura vial que permita la convivencia de los distintos medios de transporte en la ciudad.

En este sentido, el ciclismo urbano se destaca como una práctica que en últimos años ha cobrado nueva fuerza como alternativa de transporte en la ciudad, sin embargo no existen la infraestructura ni la cultura vial que reconozcan a este medio como una opción de desplazamiento, así mismo no existen los medios que permitan contabilizar la presencia de este medio por las calles de Mexicali, asimismo el ciclismo urbano no forma parte de los procesos de educación vial que finalmente llevan a la obtención de la licencia de conducir .

Es preciso mencionar que la extensión de la ciudad de Mexicali, cuenta con una distancia de 10.8 km de norte a sur y 18 km en el sentido este-oeste, siendo la vialidad Lázaro Cárdenas la de mayor extensión con 24.2 km desde la zona de los Santorales hasta el Ejido Puebla, dejando un rango de posibilidades de viajes de distancias menores a las mencionadas, mismos que pudieran ser (y lo son) recorridos en bicicleta y que, de contar con una verdadera política de movilidad integral, de respeto al ciclista y de infraestructura y señalamientos pudiesen fomentar aún más el ciclismo urbano en nuestra ciudad y nuestro Estado, logrando una verdadera política orientada al mejoramiento de la calidad de vida de nuestros habitantes.

En el caso del resto de los municipios del Estado la situación no es muy diferente, así lo expresan los \$188,298,537.00 millones de pesos que se invirtieron en infraestructura vial en Tijuana, Tecate y Ensenada durante 2012; aunque cabe aclarar que en la ciudad de Ensenada existen ya 8 km de ciclovías que no reciben ningún tipo de mantenimiento ni presupuesto en alguna partida especial para tal efecto, esto ha llevado a los grupos promotores de ciclismo urbano demandar mayor atención al proyecto y generar un “Plan de Movilidad en Bicicleta” y la ampliación del

proyecto de ciclovía desde la plataforma de la iniciativa ciudadana a través de los grupos que en ese Municipio apoyan y promueven el ciclismo urbano.

En la ciudad de Tijuana la historia es muy similar, aun cuando sus condiciones topográficas son adversas la utilización de la bicicleta como medio de transporte está presente, de igual manera lo están los grupos promotores del ciclismo urbano, precursores de este tipo de actividades en el estado y que debido a su trabajo de gestión han logrado respuesta por parte del Ayuntamiento y el Instituto Metropolitano de Planeación en lo referente a la realización de proyectos de ciclovías en esta ciudad, las cuales de acuerdo a lo comentado por el director del Instituto antes mencionado estarían listas antes de finalizar la actual administración municipal; sin embargo estas acciones no han sido concretadas ni existen partidas presupuestarias actualmente para completar este proyecto.

Esta situación deja en claro que una postura a favor de la movilidad urbana sustentable (es decir, aquella que considera de igual manera y en su justa dimensión al peatón, al ciclista, al transporte público y al privado) no existe en nuestro Estado.

Propuestas

En base al contexto expuesto, los suscritos ciudadanos del Estado de Baja California, interesados y preocupados en mejorar nuestra calidad de vida y la de nuestra comunidad, proponemos la reforma de tres ordenamientos legales, mediante los cuales se promueva y respeten los derechos de los ciclistas y una cultura vial en la que a través de una adecuada movilidad urbana sea posible convivir de forma segura y respetuosa los diferentes tipos de vehículos, como lo son los automóviles, las motocicletas, el transporte público y las bicicletas. Asimismo, a través de los artículos transitorios se impulsan diversas gestiones y acciones que deben llevar a cabo las diversas autoridades del ámbito estatal y municipal.

En este contexto, se promueve la reforma a los artículos 2º y 37 de la Ley que Regula los Servicios de Control Vehicular en el Estado; el primero de ellos, a fin de incluir en la legislación estatal conceptos básicos en materia de movilidad urbana, y en el segundo, para promover entre los automovilistas y choferes el conocimiento de las reglas básicas para compartir la vía pública con los ciclistas.

Por otro lado, se propone modificar el artículo 2 Bis de la Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California, con la finalidad de establecer como derecho de los usuarios del transporte público, el poder transportar sus bicicletas, en los términos que se regulen adecuadamente en los reglamentos municipales respectivos.

Asimismo, se propone reformar el artículo 22 de la Ley de Edificaciones del Estado, que regula la obligación de que toda edificación cuente con estacionamiento de carácter gratuito, con el objeto de que también sea obligatorio que las nuevas construcciones cuenten con espacios para estacionar y resguardar bicicletas, en los términos de los reglamentos respectivos.

En los artículos transitorios, se instruye a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación, Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Congreso del Estado, para que por conducto de su Presidente, convoque a cesión de trabajo en donde se inicien los estudios y consultas necesarias para promover y desarrollar en el Estado acciones que permitan impulsar y generar mejores condiciones de

movilidad urbana mediante la creación de un Programa de Movilidad no Motorizada a nivel Estatal. A fin de no dejar una tarea indefinida, se propone que dichos estudios queden terminados a más tardar dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigor de la presente reforma.

Se propone que el Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos del Estado, lleven a cabo:

- Acciones para mejorar el respeto del peatón y el ciclista
- Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Programas y acciones que incentiven entre sus propios empleados y los de los sectores productivos el uso responsable de la bicicleta.
- Promoción de cultura vial por parte de los ciclistas, a fin de asegurar su integridad física.

También se propone que los Ayuntamientos realicen los ajustes necesarios a sus reglamentos de tránsito, a fin de que regulen en los mismos, la convivencia vial de los ciclistas y automovilistas, así como las condiciones bajo las cuales, el transporte público estará obligado a transportar las bicicletas de los usuarios.

Por lo expuesto, y con fundamento en los artículos citados, me permito someter a consideración de este H. Congreso del Estado, la presente:

INICIATIVA CIUDADANA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 2 Y 37 DE LA LEY QUE REGULA LOS SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, ARTÍCULO 2 BIS DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, Y EL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DE EDIFICACIONES DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA; PARA QUEDAR COMO SIGUE:

LEY QUE REGULA LOS SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

ARTÍCULO 2.- Para los efectos de la presente Ley, se entiende por:

Alta.-.... Vehículo.-

Ciclista.- Conductor de un vehículo de tracción humana a pedales;

Jerarquía de Movilidad Urbana.- Es la consideración de todos los usuarios de las vías públicas, estableciendo prioridad de paso de acuerdo a la vulnerabilidad que cada uno de estos actores presenta dentro de los desplazamientos urbanos.

Movilidad Urbana.- Capacidad de desplazarse sin contratiempos de un lugar a otro por las vías públicas dentro de la ciudad y que incluye la movilidad de vehículos, ciclistas y peatones.

ARTÍCULO 37.- Para obtener licencia de conducir de la modalidad de motociclista o automovilista se requiere:

I.- a la V.-

VI.- Aprobar el examen teórico de conocimientos que en materia de tránsito y **movilidad urbana** se aplique, con énfasis en el respeto al peatón y ciclista;

VII.- a la X.-

En los exámenes a que se refieren las fracciones V y VI anteriores, la Secretaría deberá incluir aspectos que acrediten que los interesados conocen las reglas básicas de convivencia vial entre los distintos componentes de la jerarquía de movilidad urbana, con énfasis.

La Secretaría determinará la documentación idónea para acreditar los requisitos establecidos en el presente artículo.

LEY GENERAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

ARTÍCULO 2 BIS.- En el Estado de Baja California los usuarios del transporte público tienen derecho a:

I.- A viajar con seguridad, calidad e higiene en el servicio relativas al vehículo y conductor del servicio;

II.- A recibir del conductor un trato digno y respetuoso;

III.- A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;

IV.- A la seguridad de la frecuencia en los horarios autorizados;

V.- Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores de 60 años y personas con discapacidad;

VI.- A recibir boleto con seguro del viajero;

VII.- Al ascenso y descenso en las paradas autorizadas;

VIII.- A que se destinen espacios exclusivos para personas con discapacidad;

IX.- A que se acondicionen para el ascenso y descenso de personas con discapacidad; y

X.- A realizar quejas ante la autoridad que corresponda cuando se sienta agraviado en sus derechos.

XI.- A que se destinen espacios para la transportación de bicicletas en el transporte público, de acuerdo a las condiciones que se establezcan en los reglamentos respectivos.

LEY DE EDIFICACIONES DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA,

ARTICULO 22.- 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.

Toda edificación debe contar con área de estacionamiento de carácter gratuito, con el número mínimo de cajones de acuerdo a su tipo y ubicación, para lo cual se establecerán las disposiciones relativas a las características dimensionales de los cajones, su distribución geométrica, las normas mínimas de seguridad, la ubicación de los accesos y las circulaciones de vehículos y peatones dentro de los estacionamientos públicos y privados. De igual forma se establecerán en los Reglamentos y Normas Técnicas Complementarias las características y condiciones de operación de los estacionamientos públicos de cuota.

Los estacionamientos públicos o privados deberán contar con cajones de estacionamiento con espacio suficiente para las personas minusválidas, **así como con espacios destinados para estacionar y resguardar bicicletas,** en los términos que determinen los reglamentos respectivos.

El área destinada al uso de estacionamiento, no podrá ser reducida en superficie menor al mínimo requerido conforme al reglamento Municipal vigente; así mismo no se permitirá el establecimiento de usos distintos, que disminuyan el área de estacionamiento o que afecten de alguna forma las normas mínimas de seguridad, ubicación de accesos y circulación de vehículos o peatones.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

SEGUNDO.- Se instruye a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación, Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Congreso del Estado, para que por conducto de su Presidente, convoque dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presenta reforma, a cesión de trabajo en donde se inicien los estudios y consultas necesarias para promover y desarrollar en el Estado acciones que permitan impulsar y generar ciclovías y mejores condiciones de movilidad urbana en la que se privilegie la convivencia en la vía pública de todos los actores que forman parte de la movilidad urbana, promoviendo el respeto entre todos ellos, destacando la importancia que cada uno tiene en la dinámica de la ciudad y priorizando la circulación de aquellos que se encuentran en desventaja de accesibilidad contra los transportes motorizados.

Para efecto de lo establecido en el párrafo anterior, el citado Presidente deberá convocar a las diversas Dependencias y Entidades del Poder Ejecutivo que de acuerdo a sus atribuciones, tengan participación en las materia que comprendan los estudios de movilidad urbana, entre las que deberán incluirse a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, a la Secretaría de Educación y Bienestar Social, Secretaría de Protección al Ambiente, y al Instituto del Deporte y la Cultura Física. En el ámbito municipal se convocará a cada uno de los Presidentes Municipales, par que designen las autoridades que en ese ámbito deban comparecen a las cesiones de trabajo. Asimismo, deberá convocarse a los sectores y organizaciones ciclistas organizados en el Estado, incluyendo a los proponentes de la incitativa ciudadana que generó el presente Decreto.

TERCERO.- Los estudios y consultas a que se refiere el artículo anterior, deberán quedar terminados a más tardar dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigor de la presente reforma, y en ella deberá incluir la creación de un Programa de Movilidad no Motorizada a nivel Estatal que considere la elaboración y ejecución de proyectos de infraestructura ciclista a nivel estatal en colaboración con los Institutos y Direcciones de Planeación de cada uno de los municipios de esta entidad federativa; la elaboración de un manual de tránsito aplicable en los municipios de Baja California que contenga los temas referentes a la convivencia en vialidades entre peatones, ciclistas y automovilistas; la aplicación de un examen de conducir a nivel estatal que contenga lo vertido en dicho manual, la difusión de la importancia de la jerarquía de movilidad urbana a través de una campaña a nivel estatal que promueva los principios de convivencia y respeto hacia todos los usuarios de la vía pública.

CUARTO.- A más tardar dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos del Estado, deberán llevar a cabo acciones para mejorar el respeto del peatón y el ciclista además de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte. Asimismo en el mismo plazo, deberá iniciar en el ámbito de sus respectivas competencias, programas y acciones que incentiven entre sus propios empleados y los de los sectores productivos el uso responsable de la bicicleta. Estas acciones deberán considerar también la promoción de cultura vial en los ciclistas, a fin de asegurar su integridad física.

QUINTO.- Se recomienda a los Ayuntamientos del Estado, que en un plazo no mayor a 6 meses siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, realicen los ajustes necesarios a sus reglamentos de tránsito, a fin de que regulen en los mismos, la convivencia vial de los ciclistas y automovilistas, así como las condiciones bajo las cuales, el transporte público estará obligado a transportar las bicicletas de los usuarios.

Mexicali, Baja California, 13 de noviembre de 2013