



**RODRIGO  
OTÁÑEZ**  
DIPUTADO



3840

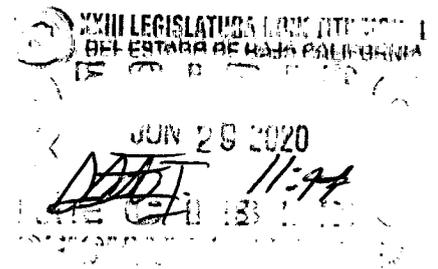
**DIP. JULIO CÉSAR VÁZQUEZ CASTILLO  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA H. XXIII  
LEGISLATURA DEL CONGRESO DE ESTADO DE BAJA  
CALIFORNIA:**

Compañeras diputadas,  
Compañeros diputados.



El suscrito Diputado **Rodrigo Aníbal Otáñez Licona**, del Partido de Baja California, en uso de las facultades previstas en los artículos 27 y 28 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como en los artículos 110 fracción I y 112, 115 fracción I, 117 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, someto a consideración de esta Honorable Asamblea la presente **INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DE EDIFICACIONES DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**



En el Partido de Baja California, tenemos el compromiso de que nuestro Estado sea ejemplo para el resto de la República en la promoción de los objetivos de desarrollo sostenible establecido por las Naciones Unidas. Nuestras ciudades tienen un crecimiento único y acelerado por lo cual se deben hacer modificaciones acordes a dichas metas establecidas en los instrumentos internacionales con la finalidad de tener ciudades sostenibles.



La relación entre el derecho a la movilidad y vivienda es estrecha, pues este último implica que la morada se encuentre en un lugar que permita el acceso oportuno a opciones de empleo, servicios de salud, escuelas y otros servicios sociales. Estos dos temas se han colocado en la agenda internacional de manera central, ejemplo de ello, es que en septiembre de 2015 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó los Objetivos de Desarrollo Sostenible, como un plan de acción mundial en favor de las personas, el planeta y la prosperidad.

En su Objetivo 11, denominado “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” establece, entre otros, la necesidad de asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles, así como proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.

Con la finalidad de tener ciudades más compactas y sostenibles acordes a una visión de contar con ciudades sostenibles, donde la movilidad en las zonas urbanas con mayor densidad poblacional y concentración de vehículos sea aligerada. Para ello, es importante fortalecer y darle la opción a la ciudadanía de un mejor servicio de transporte público, banquetas amplias, y un ambiente donde se elimine el ruido y contaminación que es provocada por la conglomeración de automóviles.



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE  
BAJA CALIFORNIA  
XXIII LEGISLATURA

RODRIGO  
OTÁÑEZ  
DIPUTADO

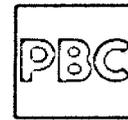


Se debe ser coherente con la reciente reforma al artículo 7 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California que contempla la movilidad como un derecho humano que toda persona debe disfrutar. Con esta propuesta se hace valer el principio de progresividad de los derechos humanos que implica que siempre los derechos deben mejorar.

Cabe resaltar que el peatón tiene mayor peso jurídico sobre el vehículo el cual era un concepto erróneo que se tenía. Sin embargo, con las nuevas reformas en el tema de movilidad y en la nueva LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA en su artículo 7 y 34 que jerarquiza y privilegia al peatón sobre los automóviles. Siendo un beneficio colateral el cuidado del medio ambiente.

Por ello, es pertinente y coherente la reforma propuesta pues consiste en no exigir, no requerir y dejar de ser obligatorio los cajones de estacionamientos a toda edificación. Es necesario recalcar, que únicamente aplicará a ciertas zonas de las ciudades del Estado y si deberán contar con los espacios correspondientes para personas con discapacidad. Misma zonificación que será señalada por los Institutos de Planeación de cada ayuntamiento pues deben cumplir con ciertas características.

Como antecedente, la ciudad de México el 11 de julio de 2017 implementó dicha política en donde se establece que las edificaciones



que se realicen podrán construirse sin la obligación de contar con cajones de estacionamiento para vehículos motorizados, a excepción de las construcciones destinadas a los usos incluidos en los géneros de agencias y talleres de reparación de vehículos motorizados, hospitales, policía, bomberos, centros de mensajería, centros de distribución y otros que indique la norma técnica complementaria.

Esta política ayuda al cuidado del medio ambiente, a tener zonas urbanas libres de una alta densidad vehicular y privilegiar el derecho del peatón sobre el del vehículo particular. Esto es solo el comienzo de implementar una reforma con una visión sustentable pues se deberá implementar una Norma técnica complementaria en cada ayuntamiento donde se indique en base a los estudios realizados por el Instituto de Movilidad y de los Institutos de Planeación de cada ayuntamiento que zonas de la ciudad requieren de dicha política.

Por todo lo anterior, me permito presentar ante ésta Soberanía popular, el presente comparativo de lo que en esencia se pretende modificar de los artículos de esta reforma:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
---------------	-----------------



ARTICULO 22.-

(...)

Toda edificación debe contar con área de estacionamiento, 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.

(...)

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 ~~e~~ ~~que~~ afecten de alguna forma las normas mínimas de seguridad, ubicación de accesos y circulación de vehículos o peatones.

ARTICULO 22.-

(...)

**No** toda edificación debe contar con área de estacionamiento. **Los reglamentos municipales y las normas técnicas reglamentarias** establecerán el número de cajones de acuerdo a su tipo y ubicación.

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.

(...)

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



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE  
BAJA CALIFORNIA  
XXIII LEGISLATURA

RODRIGO  
OTANEZ  
DIPUTADO



Partido de  
Baja California

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos constitucionales y legales, nos permitimos poner a consideración de esta Honorable Asamblea:

## **INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DE EDIFICACIONES DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA:**

### **ARTÍCULO 22. Estacionamientos**

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.

No toda edificación debe contar con área de estacionamiento. Los reglamentos municipales y las normas técnicas reglamentarias establecerán el número de cajones de acuerdo a su tipo y ubicación.

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.



Los estacionamientos públicos o privados deberán contar con cajones de estacionamiento suficiente para las personas discapacitadas, así como espacios destinados para estacionar y resguardar bicicletas.

Los estacionamientos de uso público deberán cumplir las siguientes condiciones:

- a) Se reservará espacios de estacionamiento para los vehículos que transportan o son conducidos por personas con discapacidad, en proporción a la cantidad total de espacios dentro del predio, de acuerdo con el siguiente cuadro:

<b><u>NÚMERO TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS</u></b>	<b><u>ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES REQUERIDOS</u></b>
<b>De 0 a 5 estacionamientos</b>	<b>ninguno</b>
<b>De 6 a 20 estacionamientos</b>	<b>01</b>
<b>De 21 a 50 estacionamientos</b>	<b>02</b>
<b>De 51 a 400 estacionamientos</b>	<b>02 por cada 50</b>
<b>Más de 400 estacionamientos</b>	<b>16 más 1 por cada 100 adicionales</b>

- b) Los estacionamientos accesibles se ubicarán lo más cerca que sea posible a algún ingreso accesible a la edificación, de preferencia en el mismo nivel que éste; debiendo acondicionarse una ruta accesible entre dichos espacios e



ingreso. La ruta accesible al frente de espacios de estacionamiento, se deberá prever que ningún objeto invada esa ruta.

- c) Las dimensiones mínimas de los espacios de estacionamiento accesibles, serán de 3.80 x 5.00 metros. Los espacios de estacionamiento accesibles estarán identificados mediante avisos individuales en el piso y, además, un aviso adicional soportado por poste o colgado, según sea el caso, que permita identificar, a distancia, la zona de estacionamientos accesibles.
- d) Los obstáculos para impedir el paso de vehículos deberán estar separados por una distancia mínima de 90 centímetros y tener una altura mínima de 80 centímetros. No podrán tener elementos salientes que representen riesgo para el peatón.

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



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE  
BAJA CALIFORNIA  
XXIII LEGISLATURA

RODRIGO  
OTÁÑEZ  
DIPUTADO



## TRANSITORIOS

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

**SEGUNDO.-** Los Ayuntamientos deberán modificar el reglamento, así como elaborar una norma técnica reglamentaria que establezca las directrices y lineamientos respecto a los estacionamientos, en los noventa días siguientes, contados a partir de la publicación de la presente Ley.

**TERCERO.-** Los Institutos de Planeación de cada ayuntamiento deberán zonificar la Carta Urbana para establecer las zonas urbanas a las que aplica dicha reforma, en los noventa días siguientes, contados a partir de la publicación de la presente Ley.

DADO en el Salón de Sesiones “Lic. Benito Juárez García” del H. Poder Legislativo del Estado de Baja California, en la Ciudad de Mexicali, B.C., al día de su presentación.

**POR EL PARTIDO DE BAJA CALIFORNIA**

**DIP. RODRIGO ANÍBAL OTÁÑEZ LICONA.**