



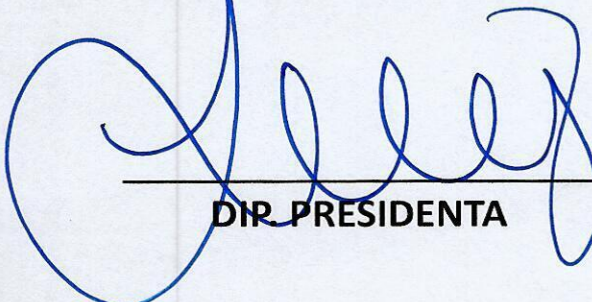
MORENA ACUERDO

EN LO GENERAL: POR EL QUE SE EXHORTA AL AYUNTAMIENTO DE MEXICALI Y AL INSTITUTO DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO, CON LA FINALIDAD DE QUE POR MEDIO DE SUS ATRIBUCIONES, CONVOQUEN MESAS DE TRABAJO CONJUNTAS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON EL OBJETO DE ORDENAR EL TRÁFICO, REDUCIR EMISIONES Y DISMINUIR EL DESGASTE DEL PAVIMENTO.


APROBADO NO APROBADO

UNA VEZ APROBADO EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR, SE DECLARA APROBADO EL ACUERDO DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA. LEÍDO POR EL **DIPUTADO JAIME EDUARDO CANTÓN ROCHA**.

DADO EN EL EDIFICIO DEL PODER LEGISLATIVO, EN SESIÓN ORDINARIA DE LA HONORABLE XXV LEGISLATURA, A LOS CATORCE DÍAS DEL MES DE MARZO DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO.



DIP. PRESIDENTA



DIP. SECRETARIA



cantón
diputado

DIP. EVELYN SÁNCHEZ SÁNCHEZ

PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA

DEL H. PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

PRESENTE.-

**APROBADO E
VOTACIÓN
ECONÓMICA**

Evelyn Sánchez
Jaime Eduardo Cantón Rocha

El suscrito **DIPUTADO JAIME EDUARDO CANTÓN ROCHA**, integrante de esta XXV Legislatura Constitucional, en uso de las facultades previstas en los Artículos 110 fracción III, 114, 119 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, comparezco ante esta Soberanía en uso de la voz para presentar **EXHORTO AL H. XXV AYUNTAMIENTO DE MEXICALI Y AL INSTITUTO DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, CON LA FINALIDAD DE QUE, POR MEDIO DE SUS ATRIBUCIONES, CONVOQUEN MESAS DE TRABAJO CONJUNTAS EN MATERIA DE MOVILIDAD CON EL OBJETO DE ORDENAR EL TRÁFICO, REDUCIR EMISIONES Y DISMINUIR EL DESGASTE DEL PAVIMENTO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad urbana es un elemento fundamental para el desarrollo económico, social y ambiental de las ciudades. Sin embargo, el incremento del tránsito de vehículos de carga con itinerario de largo recorrido, cuyo destino no es el municipio, genera un impacto negativo en la infraestructura vial, la seguridad pública y la calidad del aire.

La Legislación Federal, Estatal y Municipal prevén las facultades de las autoridades para regular la movilidad sustentable, en ese sentido, resulta conveniente la implementación de los conceptos de Zonas de Gestión de la Demanda de Movilidad, en la Movilidad del Municipio de Mexicali conforme a lo previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objeto de reducir la congestión vial, disminuir las emisiones y reducir el desgaste del pavimento.



El Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, en el marco de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, de acuerdo con lo establecido en los artículos 190, 194 y 200, tiene la facultad de coordinar la regulación del tránsito vehicular en el estado, garantizando una movilidad eficiente y segura para todos los usuarios de las vías públicas. En particular, el artículo 194 autoriza al Instituto para ajustar los horarios y rutas del transporte de carga conforme a la circulación general, en coordinación con las Autoridades Municipales. Además, el Reglamento de Tránsito para el Municipio de Mexicali, en el artículo 101, establece que el Departamento de Ingeniería de Tránsito tiene la facultad para fijar horarios y rutas específicas para los vehículos de carga en función del tipo de vialidad, el peso y dimensiones de los vehículos, y la intensidad del tránsito.

Actualmente, el Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali (IMIP) establece, a través de su plataforma geovisor, las rutas principales de circulación permitidas para el transporte de carga en el municipio. Sin embargo, en estas rutas no se incluyen vialidades clave como Boulevard Lázaro Cárdenas, Calzada Cetys, Calzada Independencia y Calle Novena, lo que ha generado un vacío en la regulación del tránsito de estos vehículos en zonas de alta circulación.

En la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se establecen las Zonas de Gestión de la siguiente manera:

"Artículo 24. *Las Zonas de Gestión de la Demanda de Movilidad son áreas específicas en las que se regula el flujo de vehículos motorizados con base en criterios como sus emisiones contaminantes o tamaño, utilizando sistemas de control vial y regulación del tránsito.*

Estas zonas buscan reducir el impacto social y ambiental derivado de la circulación vehicular, priorizando la seguridad vial, la movilidad de peatones, ciclistas y el uso del transporte colectivo. De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad



Vial, los municipios y entidades federativas pueden implementar estas zonas en áreas de alta demanda de viajes, con el fin de disminuir la congestión vial y mitigar los efectos negativos del tráfico vehicular en la infraestructura urbana."

Estas Zonas de Gestión buscan ordenar el tránsito de vehículos de carga, estableciendo rutas específicas y horarios restringidos para su circulación en áreas urbanas, con el fin de reducir la congestión vehicular y las emisiones contaminantes.

La implementación de Zonas de Gestión para el transporte de carga ha sido adoptada en diversas ciudades de México, incluyendo Querétaro y Guadalajara, con resultados positivos.

En Querétaro, el Programa Estatal de Transporte estableció estrategias para mejorar la movilidad y reducir el impacto del transporte de carga en zonas urbanas, estas Zonas de Gestión de movilidad (Zonas de Baja Emisión), están sustentadas en la Ley para la Prevención, Gestión Integral y Economía Circular de los Residuos del Estado de Querétaro, la cual establece lineamientos para la reducción de emisiones y el impacto ambiental generado por el transporte pesado. Esta ley tiene como objetivo garantizar un entorno urbano sostenible mediante la implementación de estrategias de economía circular y movilidad sustentable. Entre las acciones implementadas se encuentran la restricción del tránsito de vehículos de carga en zonas urbanas durante horarios de alta demanda, el establecimiento de rutas específicas para este tipo de transporte y la promoción del uso de vehículos con tecnologías menos contaminantes. Estas medidas han permitido reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad del aire en la zona metropolitana de Querétaro.

Por su parte, en el Área Metropolitana de Guadalajara, se implementaron estrategias para una "última milla" sustentable, enfocadas en la eficiencia del transporte de carga y la reducción de emisiones. La Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, en su artículo 132, establece restricciones a la circulación de vehículos de carga en horarios específicos, regulando su entrada,



salida y tránsito intraurbano con base en un Mapa Funcional emitido por el Instituto de Movilidad y Transporte. Asimismo, el Reglamento de esta Ley, en su artículo 61, dispone que las maniobras de carga y descarga deben realizarse en bahías designadas, en horarios permitidos y sin obstrucción de zonas peatonales o ciclistas.

En este contexto, la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Guadalajara ha sido implementada con el objetivo de mejorar la calidad del aire y optimizar la movilidad en la ciudad. Esta zona abarca un área de 2 kilómetros cuadrados en el centro histórico de Guadalajara, donde se aplican restricciones al acceso, circulación y estacionamiento de vehículos de carga con base en su impacto ambiental y horario de operación. Las medidas establecidas incluyen la reducción de los límites de velocidad a 30 km/h, la regulación estricta de la carga y descarga en horarios nocturnos y la mejora de la infraestructura peatonal y ciclista. El impacto de estas regulaciones ha sido notable. Se ha logrado mitigar hasta el 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el corredor del Paseo Alcalde y reducir los siniestros viales en un 53.3% en la última década. Estas medidas han permitido una mejor convivencia entre los distintos modos de transporte y han favorecido la transición hacia un esquema de movilidad más sustentable en la ciudad., enfocadas en la eficiencia del transporte de carga y la reducción de emisiones. La Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco establece en su artículo 132 restricciones a la circulación de vehículos de carga en horarios específicos, regulando su entrada, salida y tránsito intraurbano con base en un Mapa Funcional emitido por el Instituto de Movilidad y Transporte. Asimismo, el Reglamento de esta Ley, en su artículo 61, dispone que las maniobras de carga y descarga deben realizarse en bahías designadas, en horarios permitidos y sin obstrucción de zonas peatonales o ciclistas.



El Boulevard Lázaro Cárdenas es una de las vialidades más importantes de Mexicali, con un alto flujo vehicular a lo largo del día. La presencia de camiones de carga en esta arteria durante las horas de mayor tránsito genera un impacto negativo en la movilidad urbana, aumentando la congestión vial y afectando el desempeño del transporte público. Además, el constante paso de estos vehículos pesados acelera el desgaste de la infraestructura vial, incrementando los costos de mantenimiento para el municipio. De acuerdo con estudios comparativos, un camión de carga completamente cargado puede pesar entre 36 y 40 toneladas, lo que equivale al peso de 20 a 30 sedanes. Este peso excesivo genera un impacto considerable en el pavimento, acelerando su deterioro en una proporción significativamente mayor en comparación con los automóviles ligeros.

En términos de emisiones contaminantes, los camiones de carga generan una cantidad sustancialmente mayor de contaminantes en comparación con los sedanes. Por cada kilómetro recorrido, un camión emite entre 1,100 y 1,800 gramos de dióxido de carbono (CO_2), lo que equivale a las emisiones de aproximadamente 4 a 7 sedanes. Asimismo, la emisión de óxidos de nitrógeno (NO_x), principal responsable de la lluvia ácida y problemas de salud respiratoria es hasta 56 veces mayor en camiones diésel que en un sedán. El material particulado ($\text{PM}_{2.5}$, PM_{10}), que afecta directamente la calidad del aire y la salud pulmonar, es hasta 60 veces mayor en camiones respecto a un vehículo ligero.

El deterioro del pavimento causado por los camiones de carga también es considerablemente mayor. De acuerdo con estudios de ingeniería vial, el daño que un camión de carga provoca en la infraestructura es exponencialmente superior al de un automóvil ligero debido a la distribución de peso y la carga sobre los ejes. Mientras que un sedán ejerce una presión mínima sobre la carpeta asfáltica, un camión puede generar fisuras prematuras, hundimientos y desprendimiento de la superficie de rodamiento, lo que obliga a inversiones constantes en mantenimiento y rehabilitación vial.



Adicionalmente, la emisión de contaminantes provenientes de estos camiones contribuye al deterioro de la calidad del aire, con consecuencias directas para la salud pública. Según el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), la exposición prolongada a contaminantes como el material particulado y los óxidos de nitrógeno puede aumentar el riesgo de enfermedades respiratorias crónicas, cardiovasculares y muertes prematuras. La regulación de la circulación de estos vehículos en zonas urbanas no busca impedir su operación, sino ordenar su tránsito para minimizar estos impactos negativos y garantizar un entorno más saludable y seguro para la población. La presencia de camiones de carga en esta arteria durante las horas de mayor tránsito genera un impacto negativo en la movilidad urbana, aumentando la congestión vial y afectando el desempeño del transporte público. Además, el constante paso de estos vehículos pesados acelera el desgaste de la infraestructura vial, incrementando los costos de mantenimiento para el municipio. Adicionalmente, la emisión de contaminantes provenientes de estos camiones contribuye al deterioro de la calidad del aire, con consecuencias directas para la salud pública.

Resulta fundamental enfatizar que la regulación del tránsito de vehículos de carga no busca impedir su circulación ni afectar negativamente la economía del municipio o las operaciones de las empresas. Por el contrario, se busca ordenar el tránsito de estos vehículos mediante la identificación y habilitación de rutas alternas que permitan una circulación más eficiente y segura. Esta regulación pretende armonizar las necesidades logísticas con el bienestar de la comunidad, garantizando que las actividades económicas se desarrollen de manera sostenible y con el menor impacto posible en la vida urbana.

En virtud de lo anterior, el H. Congreso del Estado de Baja California emite el siguiente:



RESOLUTIVO

ÚNICO. - Se exhorta respetuosamente a la Presidenta Municipal de Mexicali, Mtra. Norma Alicia Bustamante Martínez, y al Director del Instituto de Movilidad Sustentable (IMOS) de Baja California, Jorge Alberto Gutiérrez Topete, a convocar Mesas de Trabajo Conjuntas, con el objeto de incorporar los conceptos de Zonas de Gestión conforme a lo previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para la Movilidad en el Municipio de Mexicali, convocando a la amplitud de actores involucrados por parte de la industria, la academia y la sociedad civil, con el objeto de mejorar la circulación vial al reducir el congestionamiento vial en las horas de mayor afluencia, así como disminuir las emisiones contaminantes a la atmosfera y reducir el desgaste de la infraestructura vial.

ATENTAMENTE

Jat

DIP. JAIME EDUARDO CANTÓN ROCHA
INTEGRANTE DE LA XXV LEGISLATURA DEL
CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA

10 MAR 2025

DESPACHADO

DIP. JAIME CANTÓN