



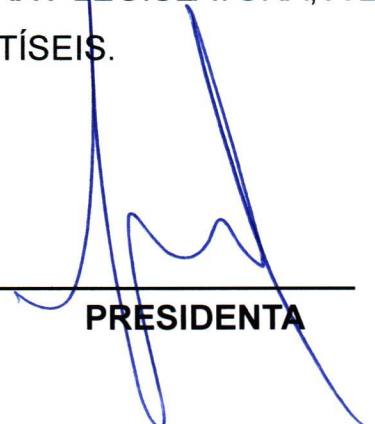
PARTIDO DEL TRABAJO
PROPOSICIÓN

EN LO GENERAL: POR LA QUE SE EXHORTA A LA GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA; ASÍ COMO AL PRESIDENTE MUNICIPAL DE TIJUANA, A FIN DE REHABILITAR LA RAMPA DE FRENADO EN EL LIBRAMIENTO ROSAS MAGALLÓN Y OTROS PUNTOS EN EL MUNICIPIO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.

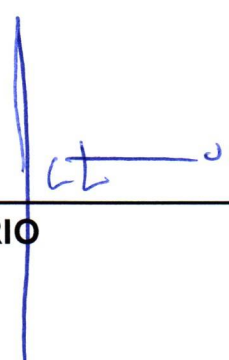
APROBADO: ☒ NO APROBADO: ☐

UNA VEZ APROBADO EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR, SE DECLARA APROBADO EL ACUERDO DEL PARTIDO DEL TRABAJO. LEÍDO POR LA DIPUTADA YOHANA SARAHI HINOJOSA GILVAJA.

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



PRESIDENTA



SECRETARIO



DIPUTADA LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE.

**PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA H. XXV LEGISLATURA DEL
CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.**

Presente.

**APROBADO EN
VOTACIÓN
ECONÓMICA**

Yohana Sarahí Hinojosa Gilvaja, Diputada del Partido del Trabajo a la XXV Legislatura del H. Congreso de Baja California, en ejercicio de la facultad establecida en los artículos 27 de la Constitución Política, así como 110, fracción III, y 114 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, ambos ordenamientos del Estado de Baja California, presenta proposición parlamentaria con Punto de Acuerdo a fin de rehabilitar la rampa de frenado en el Libramiento Rosas Magallón y otros puntos en el Municipio de Tijuana, Baja California al tenor de las siguientes,

CONSIDERACIONES

Choque múltiple que se pudo evitar.

El jueves 25 de junio se registró en el municipio de Tijuana un hecho de tránsito grave. El conductor de un tráiler circulaba por el bulevar Lázaro Cárdenas cuando perdió los frenos, cerca del nodo de las vialidades 5 y 10, a la altura de la Llantera Jaramillo. En una de las arterias más transitadas de la ciudad y en horas pico, el impacto produjo una colisión tipo carambola afectando a 34 vehículos entre particulares y de transporte público. Varias personas quedaron atrapadas en sus vehículos que se compactaron y tuvieron que ser rescatadas por personal de Bomberos y de Protección Civil. Se cuentan más de 20 lesionados. Por fortuna, a pesar de las toneladas de carga desplazándose en el tráiler, ninguna persona falleció. Los daños materiales de las unidades fueron cuantiosos.

Un examen somero, básico y provisional de la dinámica del hecho de vialidad pone de manifiesto varias causas concurrentes. El conocido también como Libramiento Rosas Magallón cuenta, en esa pendiente, con una rampa de frenado. La obra fue inaugurada en el 2023 pero se encuentra en condiciones deplorables que impiden cumpla con el objetivo para el cual fue construida. A pesar de contar con esa opción,



aún en condiciones deficientes, el conductor optó por seguir su camino, por lo que la negligencia es una de las causas principales que produjeron el accidente. Finalmente, el que una unidad de transporte pesado se quede sin frenos entraña una falta grave por parte del propietario que no tuvo el cuidado de dar el mantenimiento óptimo a un vehículo que por el volumen de carga que desplaza puede, como sucedió, causar daños significativos. La colisión colectiva y los daños en la salud y patrimonio de las personas se pudo prevenir y esa es la finalidad de la presente proposición parlamentaria.

La respuesta legal.

Hasta hace poco se encontraban en vigencia en nuestro país 32 ordenamientos que tenían por objeto regular, en sede local, todo lo relacionado con el desplazamiento de vehículos y personas en los núcleos de población. Se les denominaba y conocía indistintamente como leyes de tránsito, de vialidad o de movilidad, según el enfoque a partir del cual se abordara la materia.

En todas ellas se regulaban los requisitos que las personas deben reunir para obtener una licencia que les permita conducir vehículos en la vía pública. También se ocupaban de las condiciones en que los propietarios debían mantener y conservar a los automotores precisamente para evitar accidentes durante la circulación. Respecto de los conductores era menester dar positivo en una revisión de salud y aprobar un examen tanto de conocimientos como de pericia en la conducción del vehículo del tipo para el cual se solicita la licencia. Las unidades debían presentarse a una revisión inicial y si eran de transporte público, ya fuesen de personas o de carga, periódicas a las que también se les conocía como "*pasar revista*".

Como muchas otras materias que se dejaron al ámbito de la competencia municipal, las principales medidas se fueron debilitando en su observancia hasta perder eficacia. De ahí que en el Congreso de la Unión se tomó la decisión de reformar la Constitución para asignar facultades a dicho espacio legislativo a fin de emitir un ordenamiento en la materia. El objeto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial consiste, de conformidad con el artículo 1°, en establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



La ley tiene, entre otros objetivos, los siguientes, de acuerdo al mismo artículo 1°:

- a) Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros;
- b) Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- c) Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial; y
- d) Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;

Destaca lo dispuesto en el *“Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.”*, en el sentido de que las medidas que deriven de la Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir, entre otros, los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

Lo anterior se complementa con el Artículo 38. Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial, el cual dispone lo siguiente:

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos



preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

Contenido de la propuesta.

El choque múltiple tipo carambola que se registró la semana pasada en el Libramiento Rosas Magallón no es un hecho aislado. Con frecuencia, prácticamente a diario, nos percatamos de que se registran hechos de tránsito en distintas latitudes, de diversos tipos y lamentablemente con daños personales y materiales en la demarcación municipal. Todos ellos, como establece la ley arriba invocada, se pueden prevenir de modo que el índice de hechos de tránsito terrestre se reduzca a su mínima expresión. Para ello, es necesario difundir de manera intensiva las obligaciones y deberes de cuidado a cargo de los conductores y de los peatones. Se hace impostergable también la intervención de las autoridades administrativas en forma didáctica y prudente, sin ánimo recaudatorio, para vigilar que las disposiciones de las leyes, en particular la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial efectivamente se observen.

Tan solo en el bulevar 2000 los accidentes son reiterados. A pesar de que en la ciudad se tienen identificados los puntos de alto riesgo y las horas y días de la semana con mayor incidencia, la atención de la autoridad en particular la municipal es prácticamente nula, ya que se circunscribe a tímidas intervenciones después de que se registra algún hecho de tránsito grave. Dicha vialidad, así como muchas otras del municipio requieren de iluminación, pues por la noche resulta difícil identificar los carriles de circulación y, lo que es peor, a los objetos en la misma y personas y animales que se cruzan por las calles y avenidas.

Por ello se eleva a consideración de esta H. Asamblea **con dispensa de trámite en los términos del artículo 119 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, por las razones de obvia y urgente resolución, que ya han quedado precisados con antelación, el siguiente:**



PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. Se exhorta, con toda atención, a Marina del Pilar Ávila Olmeda, Gobernadora Constitucional del Estado así como a Abdiel Gutiérrez Coronado, Presidente Municipal de Tijuana con el propósito de que encabece un esfuerzo de coordinación para llevar a cabo una auditoría como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para garantizar la seguridad en las calles y avenidas del municipio de Tijuana.

Dado en la sede de la H. Legislatura de Baja California, en la ciudad de Mexicali, capital del Estado, a la fecha de su presentación.

DIPUTADA YOHANA SARAHÍ HINOJOSA GILVAJA