




Dra. Monse Rodríguez
 DIPUTADA

1920

DEPENDENCIA:	Congreso del Estado
SECCIÓN:	Diputados
NO. OFICIO:	MMRL/1446/2023
ASUNTO:	Presentación de iniciativa.

"2023, Año de la Concienciación sobre las Personas con Trastorno del Espectro Autista"

Mexicali, B.C., a 26 de julio de 2023.



DIP. MANUEL GUERRERO LUNA
 PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
 CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
 Presente.-

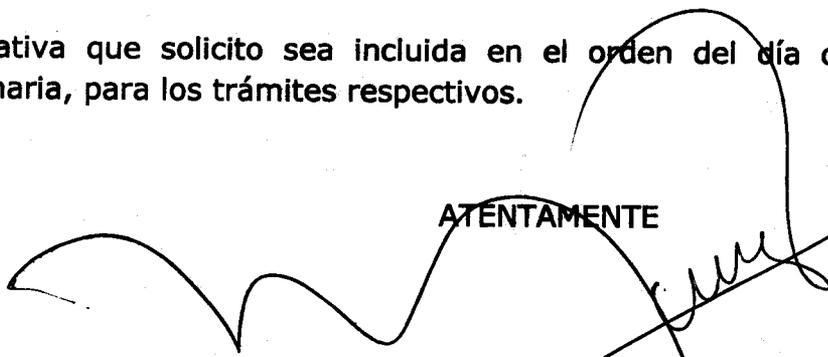
D 26 JUL 2023 **O**
ESPACHADO
 DIP. MARIA MONSERRAT RODRIGUEZ LORENZO
 COMISION DE SALUD

La suscrita Diputada integrante de la XXIV Legislatura Constitucional del Estado de Baja California, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27 y 28 ambos en su fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California; así como en los numerales 110 fracción I, 112, 115 fracción I, 116, y demás aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, me permito presentar:

INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULO 112, 117 y QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 113 QUATER, A LA LEY DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, con la finalidad de implementar el Programa Hoy No Circula con relación a fuentes móviles o vehículos automotores, para prevenir la contaminación a la atmosfera y disminuir el congestionamiento vehicular.

Iniciativa que solicito sea incluida en el orden del día de la siguiente sesión ordinaria, para los trámites respectivos.

ATENTAMENTE



DRA. MARÍA MONSERRAT RODRÍGUEZ LORENZO
 Diputada de la XXIV Legislatura Constitucional del Estado de Baja California, e Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Solidario Baja California





DIP. MANUEL GUERRERO LUNA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

HONORABLE ASAMBLEA

La suscrita diputada, integrante de esta XXIV Legislatura Constitucional del Estado de Baja California e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Solidario Baja California, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27 y 28 ambos en su fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California; así como en los numerales 110 fracción I, 112, 115 fracción I, 116, y demás aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, presento ante esta soberanía: **INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULO 112, 117 y QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 113 QUATER, A LA LEY DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, con la finalidad de implementar el Programa Hoy No Circula con relación a fuentes móviles o vehículos automotores, para prevenir la contaminación a la atmosfera y disminuir el congestionamiento vehicular; al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con el artículo 4, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar, correspondiendo al Estado garantizar este derecho.

A su vez, el artículo 1º fracción I, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente¹, establece como parte de su objeto el "*garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar*".

Por ello, respirar aire limpio debe considerarse como una condición fundamental para que las y los mexicanos podamos disfrutar plenamente del derecho humano a un medio ambiente sano.

En ese sentido, debe indicarse que la **contaminación del aire** es uno de los problemas más graves que afecta la salud de las personas. Se prevé que para 2050, la contaminación del aire sea la principal causa ambiental de mortalidad

¹ En lo sucesivo Ley General.



prematura en el mundo; esto, de continuar con el esquema actual, sin cambios que permitan disminuir la emisión de sustancias tóxicas a la atmósfera².

Contaminación del aire que provienen de **fuentes fijas y fuentes móviles**, siendo las primeras, las instalaciones establecidas en un solo lugar como son la industria eléctrica, industria, solventes y gas LP principalmente; y las segundas, los vehículos automotores de carga y de pasajeros (transporte terrestre, aéreo y marítimo), siendo los motores de los vehículos los responsables de las emisiones de CO₂ (*Dióxido de carbono*), NO_x (*Óxidos de nitrógeno*), Sox (*Óxido de azufre*), PM (*material particulado, también llamado contaminación por partículas*) y otros contaminantes tóxicos del aire producidos durante la combustión.

En el artículo **"La contaminación vehicular en México y la transición a vehículos emisiones cero"** publicado en la revista Jurídica de la UNAM³, se afirma que el transporte vehicular en México es una de las fuentes principales de contaminación atmosférica debido a que son de consumo de combustibles fósiles, los cuales están asociados con graves enfermedades cardiopulmonares, por lo que el gobierno mexicano no puede seguir retrasando la reforma de normas jurídicas que regulen las emisiones a escala nacional, ya que los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero.

Refiere que, en algunas zonas metropolitanas, como en el Valle de México, las emisiones generadas por vehículos representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y lo más grave es que, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire.

Recalcando que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire, y por ende, de la salud de la población.

En el Informe Nacional de la Calidad del Aire 2020, emitido por el Instituto

² Datos contenidos en las "Perspectivas ambientales de la OCDE hacia 2050", consultables en: <https://www.oecd.org/env/indicators-modelling-outlooks/49884278.pdf>

³ Consultable en: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/hechos-y-derechos/article/view/16746/17321>



Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC)⁴, se afirma que en las más recientes décadas ha aumentado enormemente la evidencia sobre los efectos adversos en la salud humana asociados con la exposición a los contaminantes atmosféricos. Un número creciente de estudios epidemiológicos ha permitido elaborar funciones exposición – respuesta o índices de riesgo relativo que relacionan los cambios en la concentración de estos contaminantes con riesgos a la salud. Por su parte, los estudios toxicológicos y de laboratorio han sustentado de plausibilidad biológica presente en muchas de estas relaciones, y han demostrado los efectos nocivos de los contaminantes en cultivos celulares, animales de laboratorio y humanos, estos últimos por medio de epidemiología retrospectiva.

Se afirma que entre los efectos que se han asociado con la contaminación atmosférica están los incrementos de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, de mortalidad prematura, del uso de servicios médicos y de días de trabajo perdidos. Estos y otros impactos en la salud derivados de la exposición a la contaminación del aire no solo disminuyen la calidad de vida de la población, sino que también tiene repercusiones económicas para el individuo y para la sociedad en general.

Con relación a Baja California, en el Informe del INECC 2020 antes aludido, se precisa que en dicho año, la entidad contó administrativamente con dos sistemas de monitoreo de la calidad del aire, uno a cargo del Gobierno del Estado y el otro a cargo del Ayuntamiento de Mexicali. En conjunto estos dos sistemas contaron con 11 estaciones de monitoreo distribuidas en los municipios de Mexicali, Tijuana, Ensenada y Tecate; sin embargo, solo se presentaron los hallazgos más relevantes derivados del análisis de la información generada por el monitoreo de Mexicali debido a que fueron los únicos datos validados que se recibieron en el INECC para su análisis.

Así, en Mexicali los datos de la contaminación del aire, en 2020 fueron los siguientes:

- **Partículas suspendidas PM10.-** Los límites normados de protección a la salud con respecto a partículas suspendidas PM10 fueron rebasados con concentraciones máximas de 214 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (*microgramos/metro cúbico*) como promedio de 24 horas y 74 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ como promedio anual. Estas concentraciones son, el primero, casi tres veces mayor al límite

⁴ Consultable en: <https://sinaica.inecc.gob.mx/archivo/informes/Informe2020.pdf>



normado y el segundo casi dos veces el límite correspondiente.

- **Ozono (O₃).**- Los registros generados indican el incumplimiento de la NOM de protección a la salud con respecto al ozono, tanto por haber rebasado el límite normado de 1 hora (0.095 ppm) como el de ocho horas (0.007 ppm), con registros máximos de concentración de hasta 0.107 ppm y 0.081 ppm respectivamente.
- **Monóxido de carbono (CO), Dióxido de nitrógeno (NO₂) y Dióxido de azufre (SO₂).**- No hubo datos suficientes para realizar la evaluación de cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas para CO y SO₂, por lo que solo se puede destacar que la información disponible para ambos contaminantes indica que no se registraron concentraciones superiores al límite normado correspondiente y que en la mayoría de los días para los que se tiene información disponible se registró buena calidad de aire. Con respecto al NO₂, la NOM de este contaminante se cumplió en el año 2020 y la totalidad de los días con información disponible indican una buena calidad de aire.

Finalmente, en el informe con relación a Mexicali destaca que la información disponible indica que el contaminante que con mayor frecuencia determinó una condición de mala calidad del aire, fueron las partículas PM₁₀ (109 días), seguido de las partículas suspendidas PM_{2.5} (20 días) y el Ozono (3 días).

Véase el resumen del cumplimiento de las NOM de calidad del aire:

Tabla 2.2. Resumen del cumplimiento de las NOM de calidad del aire por estación de monitoreo en Mexicali (2020).

Contaminante	Límite normado		Estación PMN
⁽¹⁾ PM ₁₀	24 h	Máximo ≤ 75 µg/m ³	DI
	Anual	Promedio ≤ 40 µg/m ³	
⁽¹⁾ PM _{2.5}	24 h	Máximo ≤ 45 µg/m ³	DI
	Anual	Promedio ≤ 12 µg/m ³	
⁽²⁾ O ₃	1 h	Máximo ≤ 0.095 ppm	DI
	8 h	Máximo ≤ 0.070 ppm	
⁽³⁾ CO	8 h	2º Máximo ≤ 11 ppm	DI
⁽⁴⁾ NO ₂	1 h	2º Máximo ≤ 0.210 ppm	DI
⁽⁵⁾ SO ₂	1 h	Promedio Percentil 99 ≤ 0.075 ppm	DI
	24 h	Máximo < 0.04 ppm	DI

⁽¹⁾ NOM-025-SSA1-2014 (DOF, 2014a);

⁽²⁾ NOM-020-SSA1-2014 (DOF, 2014b);

⁽³⁾ NOM-021-SSA1-1993 (DOF, 1993);

⁽⁴⁾ NOM-023-SSA1-1993 (DOF, 1994);

DI = Datos insuficientes

■ = Cumple con el límite normado.

■ = No cumple con el límite normado



Si bien, es un hecho público la afirmación de que los vehículos son considerados importantes agentes de contaminación ambiental, no existen estadísticas o datos actuales con relación a la contaminación que estas fuentes móviles producen.

En el DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE EL PROGRAMA HOY NO CIRCULA EN EL DISTRITO FEDERAL (hoy Ciudad de México), se motivó que de acuerdo al Inventario de Emisiones Contaminantes y de Efecto Invernadero 2012, las fuentes móviles generan la mayoría de los contaminantes y de los compuestos de efecto invernadero. Este sector aporta el 98% del monóxido de carbono con 1.57 millones de toneladas al año y el 88% de los NOx con cerca de 210 mil toneladas al año; respecto a los compuestos de efecto invernadero, contribuye con el 79% de carbono negro (1,676 toneladas al año) y el 49% de gases de efecto invernadero (24.4 millones de toneladas de bióxido de carbono equivalente)⁵.

En el artículo "3 líneas de acción para descarbonizar al sector transporte en México"⁶ se comenta que nuestro país se encuentra entre los primeros 10 lugares mundiales en cuanto a emisiones de GEI (Gases de Efecto Invernadero) en el sector transporte. En el país, el transporte es responsable de la emisión de 148 millones de toneladas de CO₂ y representa la segunda fuente de emisiones GEI después de la generación de electricidad. El autotransporte, constituido principalmente por autos privados, contribuyen con el 80% de las emisiones y es la principal causa del incremento en la demanda de energía. La flota, además, va en aumento: entre 1990 y 2017, el parque vehicular aumentó a una tasa 3.5 veces mayor que la población.

En consecuencia, es que se cuestiona ¿Cómo disminuir la contaminación del aire en el ámbito estatal? con la finalidad de procurar garantizar un medio

⁵ Consultable en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/hoy-no-circula/decreto-programa-hoy-no-circula-segundo-semester-2016.pdf>

⁶ Consultable en: <https://wrimexico.org/blog/3-l%C3%ADneas-de-acci%C3%B3n-para-descarbonizar-al-sector-transporte-en-M%C3%A9xico#:~:text=En%20el%20pa%C3%ADs%20el%20transporte,de%20la%20generaci%C3%B3n%20de%20electricidad>



ambiente adecuado para el desarrollo, salud y bienestar de las personas, como lo instituye el artículo 4º constitucional.

Considero que la respuesta es, con la implementación de programas ambientales destinados a evitar o disminuir la contaminación en la atmósfera, como es el **Programa Hoy No Circula**, razón por la cual, someto a la consideración de la XXIV Legislatura Constitucional del Estado de Baja California, **INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULO 112, 117 y QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 113 QUATER, A LA LEY DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, con la finalidad de su implementación con relación a fuentes móviles o vehículos automotores.

La propuesta consiste en:

- Prever en el artículo 112 de la Ley, la facultad de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, de proponer a la persona titular del Poder Ejecutivo la emisión del Programa de Verificación Vehicular, del Programa Hoy No Circula, como normas ambientales con el propósito de regular las emisiones del transporte y las medidas de tránsito y en su caso, la suspensión de la circulación vehicular, por motivos de contaminación.
- Adicionar el artículo 113 Quater, para estipular que:
 1. Corresponderá a la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado, expedir el Programa Hoy No Circula;
 2. Su finalidad es la de establecer medidas aplicables a la circulación vehicular de fuentes móviles o vehículos automotores, con el objetivo de prevenir, minimizar y controlar la emisión de contaminantes provenientes de fuentes móviles que circulan en la entidad;
 3. Deberá regir en todo el territorio del Estado;
 4. Las medidas aplicables a la circulación vehicular de las fuentes móviles o vehículos automotores se ajustarán a los criterios de días y horarios en que se limite la circulación;
 5. Tratándose de vehículos matriculados en el extranjero, en otras entidades federativas o en etapas de regularización, se limitará su circulación conforme se precise en el Programa;
 6. Las fuentes móviles o vehículos automotores exentos del Programa;
 7. La participación de los Ayuntamientos del Estado, correspondiendo a estos aplicar las sanciones a los propietarios o poseedores de fuentes



móviles o vehículos automotores, conforme a la reglamentación municipal respectiva por circular contradiciendo el Programa.

Esto a razón de que las autoridades municipales son las que cuentan con la estructura administrativa y operativa (Secretarías o Direcciones de Seguridad Pública) para vigilar y supervisar el tránsito de vehículos. Atribución que además se considera acorde a lo dispuesto en el artículo 115, fracción III, inciso h), de la Constitución federal.

8. Los supuestos en que se suspenda momentáneamente el Programa, y
 9. Corresponde a la Secretaría, vigilar el estricto cumplimiento del presente Programa.
- Finalmente, la reforma al artículo 117 es para incluir, acorde a los demás numerales la existencia del Programa Hoy No Circula, ya que actualmente dicho precepto con motivo del programa de verificación vehicular, prevé que la autoridad correspondiente podrá limitar la circulación de vehículos automotores en el Estado, incluyendo los que cuenten con placas expedidas por otras entidades federativas o en el extranjero, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes.

Propuesta de modificaciones sustentada en la libertad de configuración legislativa a favor de las entidades federativas, para regular la prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes móviles de jurisdicción estatal, como son los automóviles, según se establece en los artículos 7 fracción III, 8 fracción III, 112 fracciones V, VII y VIII de la Ley General, que para mayor apreciación se transcriben:

ARTÍCULO 7o.- *Corresponden a los Estados, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y las leyes locales en la materia, las siguientes facultades:*

III.- La prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos industriales, así como por fuentes móviles, que conforme a lo establecido en esta Ley no sean de competencia Federal;

ARTÍCULO 8o.- *Corresponden a los Municipios, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y las leyes locales en la materia, las siguientes facultades:*

III.- La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención



y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como de emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de fuentes móviles que no sean consideradas de jurisdicción federal, con la participación que de acuerdo con la legislación estatal corresponda al gobierno del estado;

ARTÍCULO 112.- *En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de esta Ley, así como con la legislación local en la materia:*

V. Establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación;

VII. Establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público, excepto el federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación;

VIII. Tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar contingencias ambientales por contaminación atmosférica;

Además, debe indicarse que en términos del artículo 31 la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de manera conjunta corresponde a la Federación, entidades federativas y municipios, integrar la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes, previendo en su fracción X, el "Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad".

Este mismo ordenamiento, prevé en su artículo 48 que "Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas".

También se estipula en el artículo 49, que "La Federación, las entidades



federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible”

Y finalmente en el artículo 67 fracción XV del citado ordenamiento, se indica que corresponde a las entidades federativas expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados en materia de protección al ambiente:

En consecuencia, es que se considera que la legislatura estatal cuenta con las atribuciones necesarias para implementar en la Ley ambiental local, el programa Hoy No Circula como un mecanismo de control de la contaminación atmosférica y como mecanismo para controlar o evitar el caos vial por motivos del excesivo tránsito vehicular.

En efecto, uno de los mayores problemas en la entidad, principalmente en los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Mexicali, es el caos vial que se origina por el exceso de automóviles existentes y que circulan diariamente. De acuerdo con datos del INEGI, los vehículos de motor registrados en circulación (se considera el registro de vehículos extranjero con permiso vigente para circular en territorio nacional) en Baja California en 2021 ascendió a 1,923,581⁷, de los cuales 231,333 corresponde al municipio de Ensenada, 609,677 a Mexicali, 67,058 a Tecate, 948,549 a Tijuana y 60,964 a Playas de Rosarito, esto sin incluir los denominados autos chocolates.

El congestionamiento vehicular no solamente hace perder infinitas horas-hombre, sino que genera además una alta contaminación desde el momento en que los autos deben ir frenando y acelerando lentamente y por tiempos prolongados; adicionalmente, la congestión del tráfico incrementa la tensión social y facilita la violencia ciudadana, de la cual somos testigos todos los días, en ocasiones con resultados trágicos⁸.

Reiteradamente se afirma, que las consecuencias del congestionamiento vehicular asociadas con la reducción de velocidad de tránsito de los vehículos,

⁷ Datos consultados en:

https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=

⁸ Artículo: Congestión vehicular”, consultable en: <https://www.univa.mx/agora/congestion-vehicular/>



el retraso en los tiempos de viajes, así como, incrementos en accidentes de tránsito, consumo de combustible adicional, desgaste de las obras viales, mayor contaminación ambiental, afectan la calidad de vida y salud de los usuarios.

En el artículo **“Congestión vehicular afecta la salud mental de los mexicanos”**⁹ refiere que la corporación de servicios médicos AltaMed informó que las afectaciones de salud generadas por la congestión vehicular incluyen dificultades físicas y mentales. Entre las afectaciones físicas se encuentran problemas de espalda, derivados de mantener una mala postura durante mucho tiempo, y que pueden empeorar si las personas pasan mucho tiempo sentadas en otras actividades.

Sin embargo, destacaron que las afectaciones de salud mental permanecen con un riesgo muy elevado; sobre todo por los síntomas de estrés, aislamiento y cansancio. Destacan también que las personas por la congestión vehicular son propensas a dejar sus empleos por el embate emocional y mental de la rutina diaria.

Se afirma en dicho artículo, que científicos de Australia informaron que estas afectaciones sobre la salud mental de los conductores incrementan sus probabilidades de sufrir un accidente automovilístico. Según estudios realizados en 2021, especialistas informaron que el 58.8% de los encuestados sufrieron al menos un accidente relacionado con el embate de la congestión vehicular en materia de salud mental.

Asimismo, en el artículo **“Así le afecta a tu salud el tráfico de la CDMX”**¹⁰ diversas psicólogas explican que pasar tiempo adicional atorado en el tráfico puede producir afectaciones en la salud como aumento de peso, desajustes emocionales e impactar en la productividad de un empleado.

Aidee Bernie Betancourt, psicóloga y coordinadora de Servicios Clínicos de Touching Life, explica que el impacto negativo que produce el tráfico en las personas se vuelve cíclico y que afecta en las actividades de todo el día y no únicamente cuando el automovilista está a bordo del vehículo.

⁹ Consultable en: <https://www.mypress.mx/movilidad/congestion-vehicular-afecta-la-salud-mental-de-los-mexicanos-11476>

¹⁰ Consultable en: <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/asi-le-afecta-a-tu-salud-el-trafico-de-la-cdmx/>



Indica que: *"El problema es que esto tiene un efecto dominó, el ciclo vicioso no solo se lleva en el momento del tráfico, la persona llega a su lugar de trabajo pero conlleva varias horas recuperarse de esos desajustes emocionales que vivió, tarda en volver a regular su nivel hormonal, está de malas, tiene reacciones impulsivas, o cualquier estímulo será recibido de manera distinta porque están alteradas las funciones".*

Por su parte, en el artículo **"La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud"**¹¹ se afirma que los efectos nocivos del tráfico pueden reducirse a lo siguiente:

- a) Mortalidad, morbilidad y discapacidad generadas por lesiones;
- b) Aumento de la mortalidad general y de la incidencia de diversas enfermedades, debido a la contaminación ambiental;
- c) Desarrollo de sedentarismo y obesidad, con los consiguientes efectos patológicos por falta de ejercicio físico;
- d) Transformación de las ciudades en espacios donde el automóvil es hegemónico y desplaza a los demás usuarios de la vía pública, lo que crea un espacio urbano deshumanizado, que favorece la marginación y la desintegración social;
- e) Desarrollo de una infraestructura viaria urbana y rural que detrae enormes recursos públicos, provoca un gran deterioro ambiental y perjudica la rentabilidad económica de otros medios de transporte mucho más eficientes y saludables; y,
- f) Emisión de dióxido de carbono (CO₂), con la consiguiente contribución al efecto invernadero.

Motivos por los cuales, se deben emitir acciones de gobierno urgentes para reducir el tráfico de automóviles automotores a fin de cuidar el medio ambiente y proteger la salud de la población, siendo el programa **Hoy No Circula** una opción viable para ello, habida cuenta que con su implementación se busca: disminuir la contaminación en el aire; disminuir el congestionamiento vial, y evitar afectaciones a la salud física y mental de las personas.

En mérito de lo anterior con fundamento en los artículos constitucionales y legales señalados ante esta H. Legislatura Constitucional, se presenta:

¹¹ Consultable en: <https://www.scielosp.org/article/rpsp/1998.v3n3/137-151/>



INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULO 112, 117 y que adiciona el artículo 113 Quater, a la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California, en los términos siguientes:

Artículo Único.- Se reforman los artículos 112, 117 y se adiciona el artículo 113 Quater, todos de la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 112.- (...)

I a la XI. (...)

XII.- Proponer **a la persona titular del Poder Ejecutivo la emisión del Programa de Verificación Vehicular, el Programa Hoy No Circula, así como** el establecimiento de normas ambientales estatales con el propósito de regular las emisiones del transporte y las medidas de tránsito y en su caso, la suspensión de la circulación vehicular **por motivos de** contaminación;

XIII a la XVII. (...)

Artículo 113 Quater.- Corresponde a la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado, expedir el Programa Hoy No Circula, a fin de establecer medidas aplicables a la circulación vehicular de fuentes móviles o vehículos automotores, con el objetivo de prevenir, minimizar y controlar la emisión de contaminantes provenientes de fuentes móviles que circulan en el Estado de Baja California, sea cual fuere el origen de las placas o matrícula del vehículo, mediante la limitación de su circulación.

El Programa contendrá, por lo menos, las siguientes bases:

I. Deberá regir en todo el territorio del Estado y determinar la vigencia del mismo;

II. Las medidas aplicables a la circulación vehicular de las fuentes



móviles o vehículos automotores se ajustará a los criterios de días y horarios en que se limite la circulación.

Tratándose de vehículos matriculados en el extranjero, en otras entidades federativas, o en etapas de regularización, se limitará su circulación conforme se precise en el Programa;

III. Las fuentes móviles o vehículos automotores exentos del Programa;

V. La participación de los Ayuntamientos del Estado, correspondiendo a estos aplicar las sanciones a los propietarios o poseedores de fuentes móviles o vehículos automotores, conforme a la reglamentación municipal respectiva, por circular contradiciendo el Programa, y

VI. Los supuestos en que se suspenda momentáneamente el Programa.

Corresponde a la Secretaría, vigilar el estricto cumplimiento del presente Programa.

ARTÍCULO 117.- (...)

La autoridad correspondiente podrá limitar la circulación de vehículos automotores en el Estado, incluyendo los que cuenten con placas expedidas por **otras** entidades federativas o en el extranjero, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes, conforme a lo previsto por el Programa de Verificación Vehicular, **y por el Programa de Hoy No Circula, que expida la persona Titular del Poder Ejecutivo**, y en su caso, los reglamentos municipales que se emitan al respecto.

Artículos Transitorios:

Primero.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.



Segundo.- El Ejecutivo del Estado deberá emitir el Programa en un plazo de seis meses, contados a partir de la vigencia del presente Decreto.

Tercero.- Las autoridades municipales, deberán en su oportunidad modificar las disposiciones reglamentarias correspondientes.

En la Ciudad de Mexicali, Baja California, a 26 de julio de 2023.

Suscribe

DRA. MARÍA MONSERRAT RODRÍGUEZ LORENZO
Diputada de la XXIV Legislatura Constitucional del Estado,
integrante del Grupo Parlamentario del Partido
Encuentro Solidario Baja California

Se anexa comparativo de reforma.



COMPARATIVO DE REFORMA:

Artículo Único.- Se reforman los artículos 112, 117 y se adiciona el artículo 113 Quater de la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California, para quedar como sigue:	
Texto vigente	Propuesta de reforma
<p>ARTÍCULO 112.- Para prevenir, controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades:</p> <p>I. Promover y apoyar técnicamente a los municipios que lo soliciten en la formulación y aplicación de programas de gestión de calidad del aire e indicadores ambientales que tengan por objeto el cumplimiento de la normatividad aplicable, así como elaborar un Programa Estatal de Gestión de Calidad del Aire;</p> <p>II. Requerir a los responsables de fuentes emisoras de competencia estatal, el cumplimiento de las normas ambientales estatales, de conformidad con esta ley, la Ley General y sus reglamentos;</p> <p>III. Otorgar la licencia correspondiente, de conformidad con esta Ley, la Ley General y sus reglamentos, a los responsables de fuentes emisoras de competencia estatal;</p> <p>IV. Establecer los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes a los responsables de fuentes emisoras de competencia estatal, conforme al reglamento respectivo;</p> <p>V. Requerir a los responsables de la operación de fuentes generadoras de contaminantes, el uso y la aplicación de la mejor tecnología disponible, con el propósito de reducir y controlar sus emisiones a la atmósfera;</p> <p>VI. Integrar y mantener actualizado el inventario de fuentes de emisiones contaminantes a la atmósfera proveniente de fuentes emisoras de competencia estatal y coordinarse con la Federación y los municipios para la integración de los inventarios correspondientes;</p> <p>VII. Promover y apoyar técnicamente a los gobiernos municipales que lo soliciten para el establecimiento de sistemas de monitoreo de la calidad del aire, así como</p>	<p>ARTÍCULO 112.- (...)</p> <p>I a la XI. (...)</p>



calendarización y control de quemas agropecuarias;

VIII. Establecer y operar centros de verificación;

IX. Proponer el monto de las tarifas que deberán cubrirse por los servicios de verificación de emisiones de automotores en circulación;

X. Llevar un registro de los centros de verificación y mantener actualizado los resultados obtenidos; Aplicar las normas oficiales mexicanas y normas ambientales estatales para la protección de la atmósfera, en las materias y supuestos de su competencia.

XI. Entregar a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, cuando proceda, el documento que acredite que dicha fuente no rebasa los límites máximos permisibles de emisión, conforme a las normas oficiales mexicanas y normas estatales, en su caso;

XII. Proponer el establecimiento de normas ambientales estatales con el propósito de regular las emisiones del transporte y las medidas de tránsito y en su caso, la suspensión de la circulación vehicular, en casos graves de contaminación;

XIII. Tomar las medidas preventivas necesarias y los instrumentos de prevención y control para evitar contingencias ambientales por contaminación atmosférica;

XIV. Requerir la instalación de equipos o sistemas de control de emisiones a quienes realicen actividades que las generen;

XV. Aplicar las normas oficiales mexicanas y normas ambientales estatales para la protección de la atmósfera, en las materias y supuestos de su competencia;

XVI. Ordenar la clausura temporal, parcial o total, de los puntos de ventas de cohetes, petardos y otros artificios pirotécnicos, cuando conforme a los sistemas de monitoreo de la calidad del aire los niveles de AQI sean superiores a 101

XII.- Proponer a la persona titular del Poder Ejecutivo la emisión del Programa de Verificación Vehicular, el Programa Hoy No Circula, así como el establecimiento de normas ambientales estatales con el propósito de regular las emisiones del transporte y las medidas de tránsito y en su caso, la suspensión de la circulación vehicular por motivos de contaminación;

XIII a la XVII. (...)



<p>puntos, o su caso equivalente conforme al sistema de mediación que en su caso se utilice.</p> <p>Los establecimientos mercantiles que corresponda, de forma inmediata deberán atender las medidas preventivas que se le requieran; y</p> <p>XVII.- Las demás que tengan por objeto dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Ley.</p>	
<p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 113 Quater.- Corresponde a la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado, expedir el Programa Hoy No Circula, a fin de establecer medidas aplicables a la circulación vehicular de fuentes móviles o vehículos automotores, con el objetivo de prevenir, minimizar y controlar la emisión de contaminantes provenientes de fuentes móviles que circulan en el Estado de Baja California, sea cual fuere el origen de las placas o matrícula del vehículo, mediante la limitación de su circulación.</p> <p>El Programa contendrá, por lo menos, las siguientes bases:</p> <p>I. Deberá regir en todo el territorio del Estado y determinar la vigencia del mismo;</p> <p>II. Las medidas aplicables a la circulación vehicular de las fuentes móviles o vehículos automotores se ajustará a los criterios de días y horarios en que se limite la circulación.</p> <p>Tratándose de vehículos matriculados en el extranjero, en otras entidades federativas, o en etapas de regularización, se limitará su circulación conforme se precise en el Programa;</p> <p>III. Las fuentes móviles o vehículos automotores exentos del Programa;</p> <p>V. La participación de los Ayuntamientos del Estado, correspondiendo a estos aplicar las sanciones a los propietarios o poseedores de fuentes móviles o vehículos automotores, conforme a la reglamentación municipal respectiva,</p>



	<p>por circular contradiciendo el Programa, y</p> <p>VI. Los supuestos en que se suspenda momentáneamente el Programa.</p> <p>Corresponde a la Secretaría, vigilar el estricto cumplimiento del presente Programa.</p>
<p>ARTÍCULO 117.- Queda prohibido la circulación de automotores que emitan contaminantes, cuyos niveles de emisión a la atmósfera rebasen los máximos permisibles establecidos en las normas aplicables.</p> <p>La autoridad correspondiente podrá limitar la circulación de vehículos automotores en el Estado, incluyendo los que cuenten con placas expedidas por otra entidades federativas o en el extranjero, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes, conforme a lo previsto por el Programa de Verificación Vehicular que expida la Secretaría, y en su caso, los reglamentos municipales que se emitan al respecto.</p>	<p>ARTÍCULO 117.- (...)</p> <p>La autoridad correspondiente podrá limitar la circulación de vehículos automotores en el Estado, incluyendo los que cuenten con placas expedidas por otras entidades federativas o en el extranjero, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes, conforme a lo previsto por el Programa de Verificación Vehicular, y por el Programa de Hoy No Circula, que expida la persona Titular del Poder Ejecutivo, y en su caso, los reglamentos municipales que se emitan al respecto.</p>
<p align="center">Artículos Transitorios:</p> <p>Primero.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.</p> <p>Segundo.- El Ejecutivo del Estado deberá emitir el Programa en un plazo de seis meses, contado a partir de la vigencia del presente Decreto.</p> <p>Tercero.- Las autoridades municipales, deberán en su oportunidad modificar las disposiciones reglamentarias correspondientes.</p>	